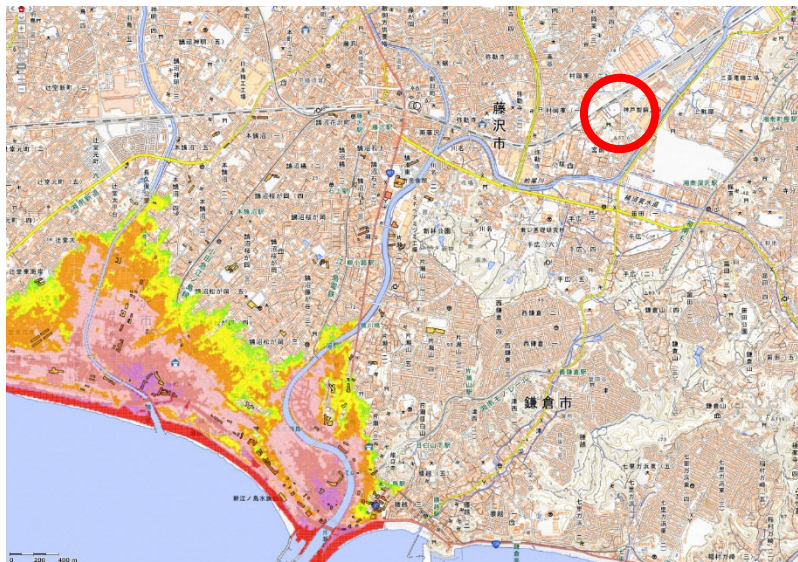


# 1. 安心・安全なまちづくりを進める上での地区の課題

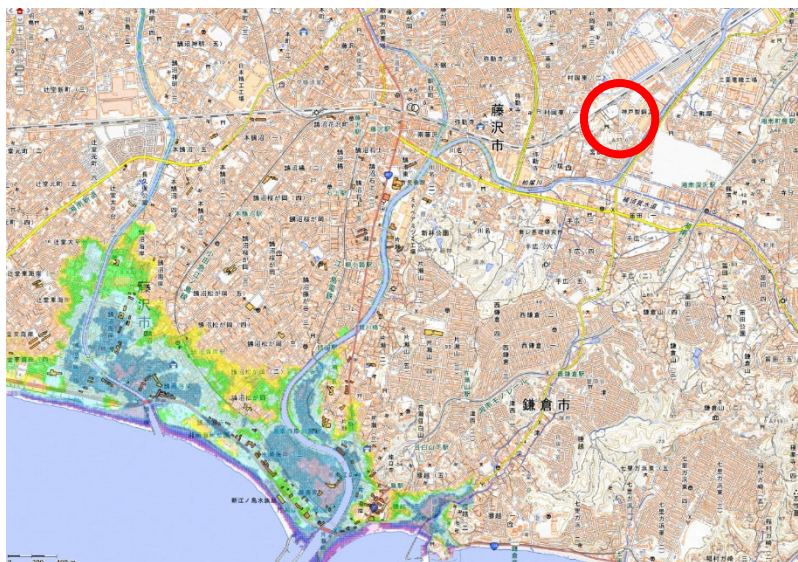
**【課題認識】** 現状、地区の一部が土砂災害・浸水想定区域に指定されており、安心・安全なまちづくりを進める上で災害想定への適切な対策を講じる必要があります。

## ①津波被害に対する想定

■津波浸水想定図 (2015.3)



■慶長型地震津波 2015.3)



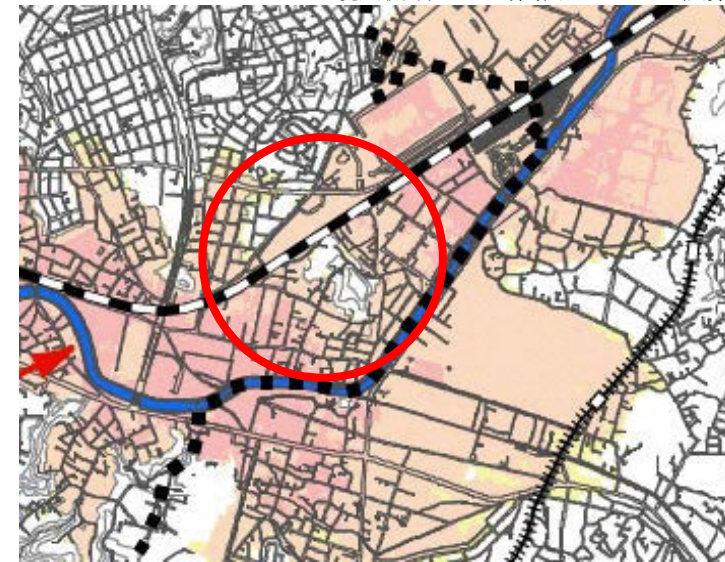
■当地区においては、津波被害想定区域には該当していない。

## ②洪水・浸水被害に対する想定

■神奈川県\_洪水浸水想定区域 (計画規模)  
境川流域の24時間雨量 302mm 試算

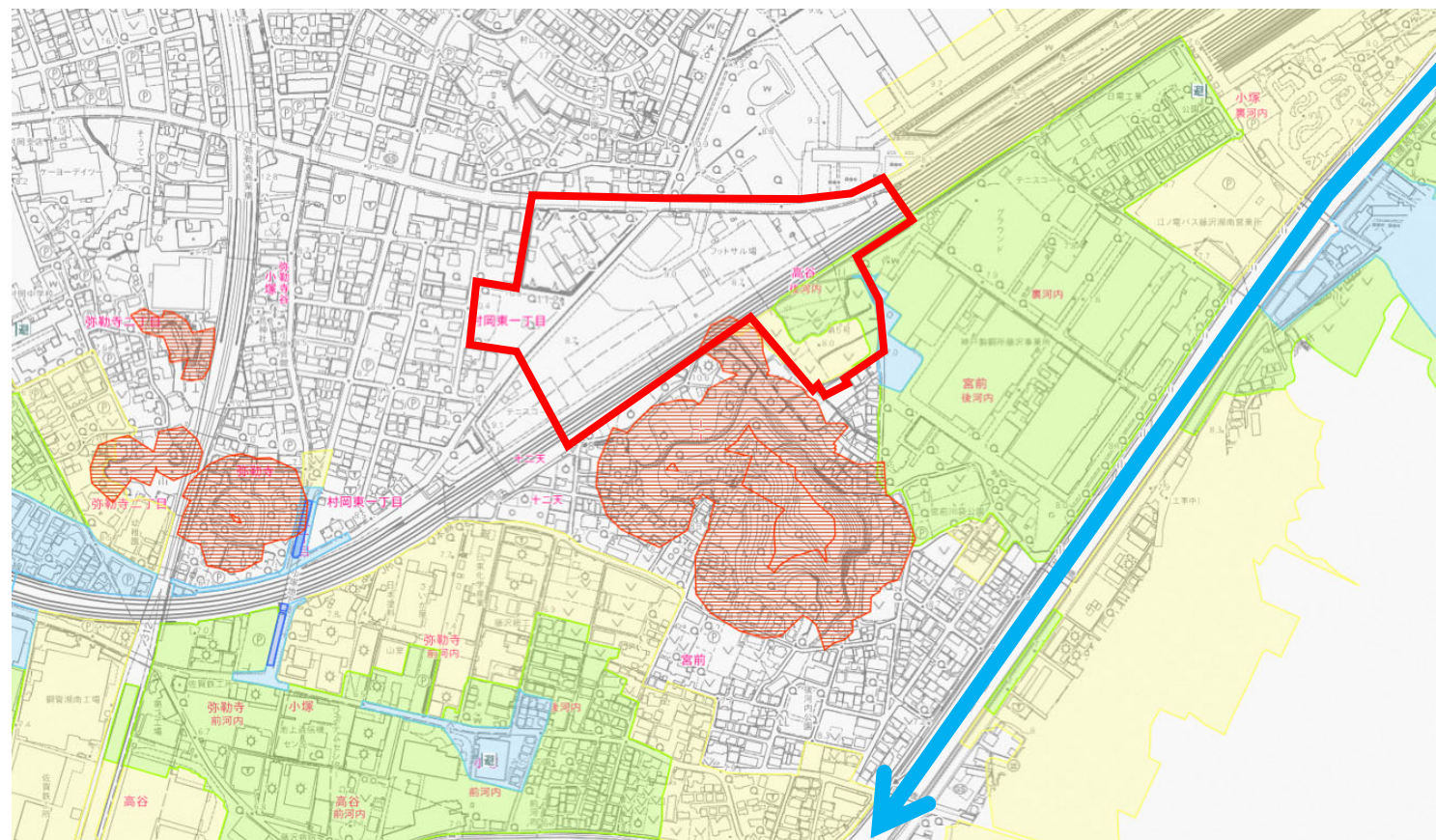


■神奈川県\_洪水浸水想定区域 (想定最大規模)  
境川流域の24時間雨量 632mm 試算



- 凡例**  
 浸水した場合に想定される水深(ランク別)
- 0.5m未満の区域
  - 0.5m~3.0m未満の区域
  - 3.0m~5.0m未満の区域
  - 5.0m~10.0m未満の区域
- 洪水浸水想定区域の指定の対象となる河川
- ..... 行政区

■藤沢市土砂災害・洪水ハザードマップ



- 境川浸水深
- 0.0-50.0
  - 50.0-100.0
  - 100.0-200.0
  - 200.0-500.0
  - 500.0-
- 土砂災害警戒区域
- <柏尾川>  
 ■神奈川県 藤沢土木事務所管内  
 ■二級河川 境川水系  
 ■全長は戸塚区柏尾町から藤沢市川名で境川と合流するまでの約11km、流域面積は約84km<sup>2</sup>
- <土砂災害警戒区域>  
 ■「土砂災害防止法」に基づき県が指定  
 ■「急傾斜地の崩壊(がけ崩れ)」による災害への注意が必要な区域で、傾斜地の形態に着目し一律に指定。  
 ・傾斜度30度以上、高さ5m以上  
 ・急傾斜地上端から水平距離10m以内の区域  
 ・急傾斜地下端から高さの2倍以内

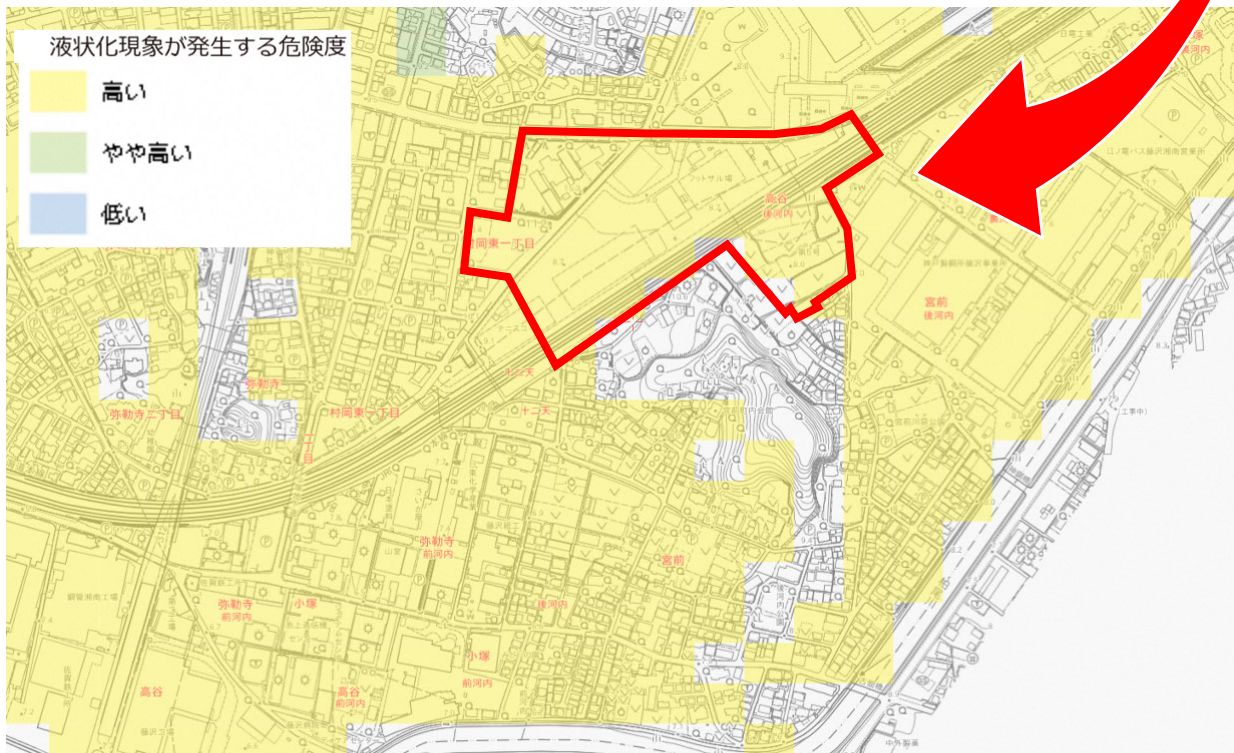
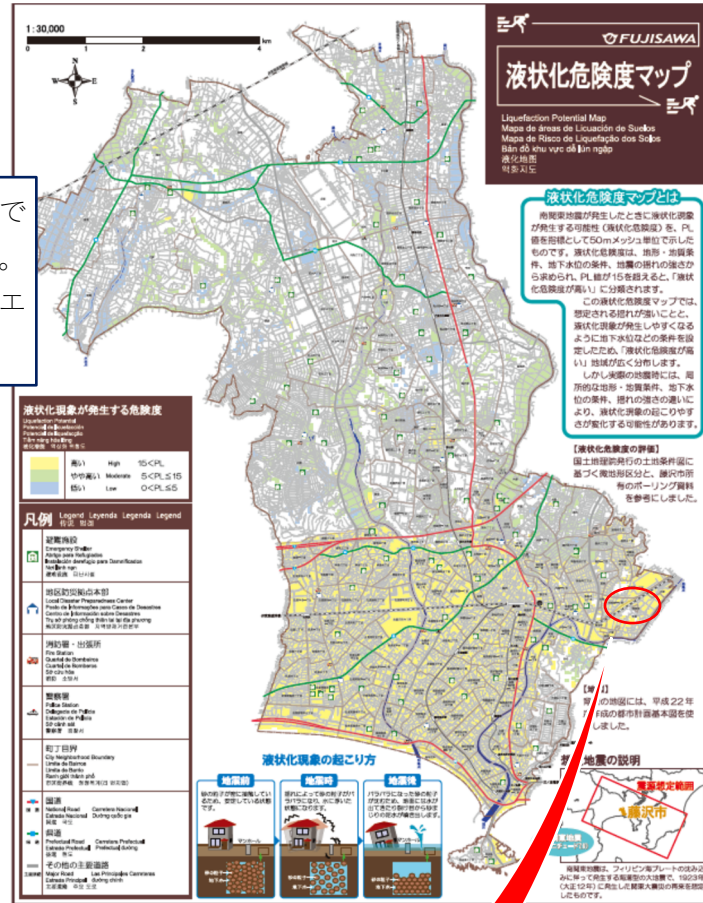
■県発表の想定最大規模の洪水浸水が発生した場合においては、事業予定区域全域及びシンボルロード整備事業エリアが浸水エリアとなる。



③液状化に対する想定

本市で想定される最大級の地震災害(南関東地震)について、神奈川県による地震被害想定調査により、250m単位で算出された液状化指数(PL 値)と、地形・ボーリングデータ(約 3,000 か所)等の資料を参考として地震動の強さに応じた液状化指数(PL 値)を 50m メッシュ単位で予測し、液状化危険度を判定したもの。平成 22 年度に藤沢市が作成。

■藤沢市は臨海エリアとなる市南部のほとんど全域で液状化現象発生危険度が高いエリアとなっている。事業予定区域全域及びシンボルロード整備事業エリア全体も同様となっている。

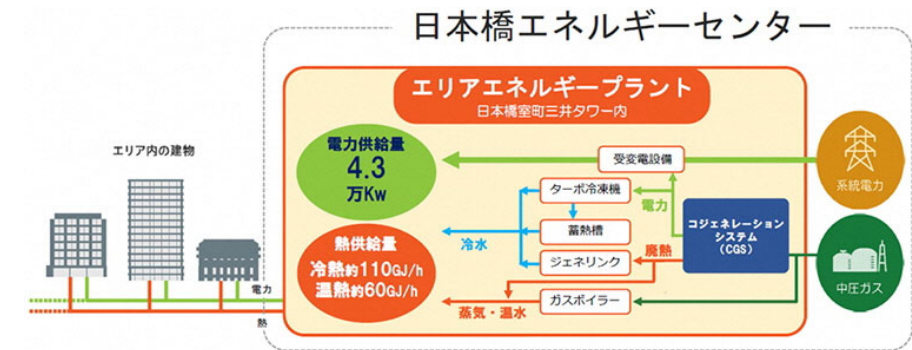


④災害想定に対応するための今後の取組について

近年、地震やゲリラ豪雨と呼ばれる局地的な大雨や台風による災害が多発し、多くの被害者が出ている。地震や豪雨が災害ではなく、それによって財産や人の命が失われることが災害となる。自分や家庭を守る取組として、災害に強いまちをつくる、防災まちづくりの取組が求められている。ここで必要な取組みは、以下の3点と考えられる。

取組①：エリア一体となった防災への取組を前提とした事業プログラム

- エリア BCP など、使用収益開始後に当地区において事業を展開する事業者等が主体となって、エリアとしての事業継続計画を検討・策定・実行する仕掛けを構築する。
- 特に「エネルギー」や「水」の確保、避難経路の設定など、1地権者や事業者では困難な事業について、まちづくりを進める段階から取り組む。



取組②：都市の涵養性の向上(一時的な保水能力の向上)

- 昨今では、ゲリラ豪雨などの集中豪雨による一時的な雨水枡等の排水処理能力のオーバーフローなどを原因とした浸水被害等も多くある。このことから、グリーンインフラに積極的に取組、民地・公共空間双方で都市の涵養性を高める。





## 2. 緑豊かなまちづくりを進める上での地区の検討事項

【今後の検討事項】地区の南側には生産緑地があり、地区の特徴の一つとなっています。生産緑地は、事業後も「農業として残る場合」や「宅地化する場合」があり、まちをつくる・まちが成熟するプロセスの中で、将来像や空間のあり方と合わせて緑の景観をどのように考えていくか検討する必要があります。

### ①生産緑地とは

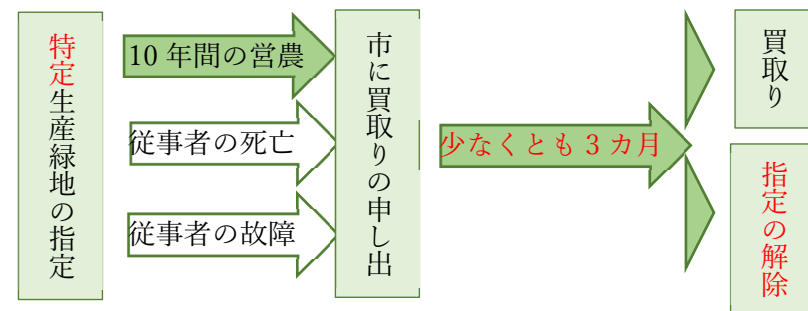
農地を計画的に保全することによって、良好な都市環境を形成することを目的とした制度です。  
生産緑地に指定されると、営農が義務付けられますが、税の特例措置（固定資産税の減額・相続税の納税猶予等）

### ②生産緑地の指定・解除について

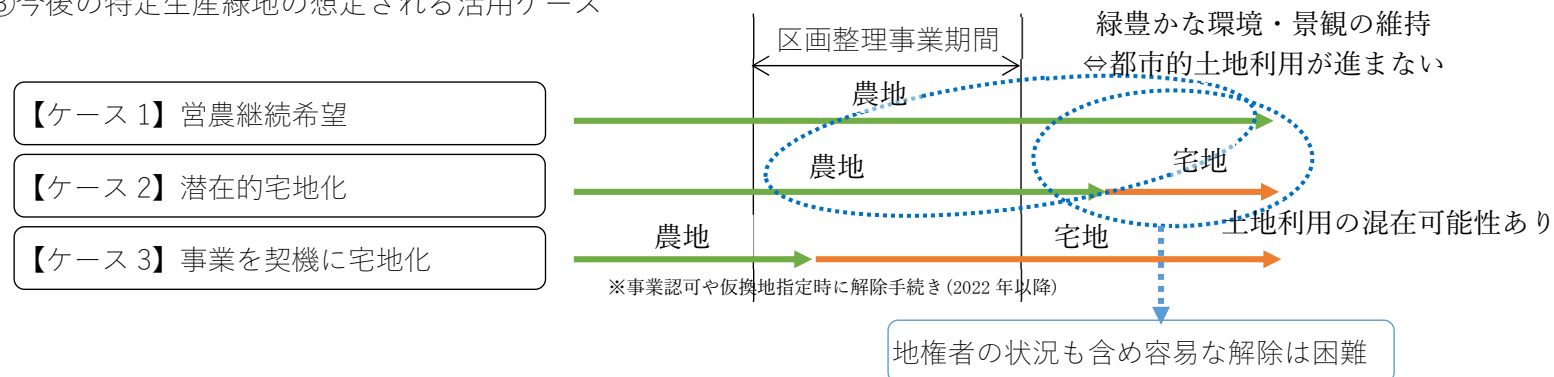
生産緑地の指定については、一団で 300 m<sup>2</sup>以上の区域であることなどの要件を満たした農地について、都市計画に定められ、「生産緑地地区の都市計画の告示日から30年経過後」から、生産緑地の所有者等の意向を基に、当該生産緑地を特定生産緑地として指定でき、10年経過後は、改めて所有者等の同意を得て、繰り返し10年の延長ができます。村岡新駅周辺地区内の生産緑地は、平成4年に指定され、30年を迎えようとしています。

制限が解除される条件は、大きく次の2つがあります

- 特定生産緑地地区の指定から10年を経過したときや、主たる従事者が死亡、従事することを不可能とするような故障をしたときに、市に買取りの申し出ができます。その後、地方公共団体や農業従事者が買い取らず3カ月が経過した場合。
- 公共施設等が設置される場合

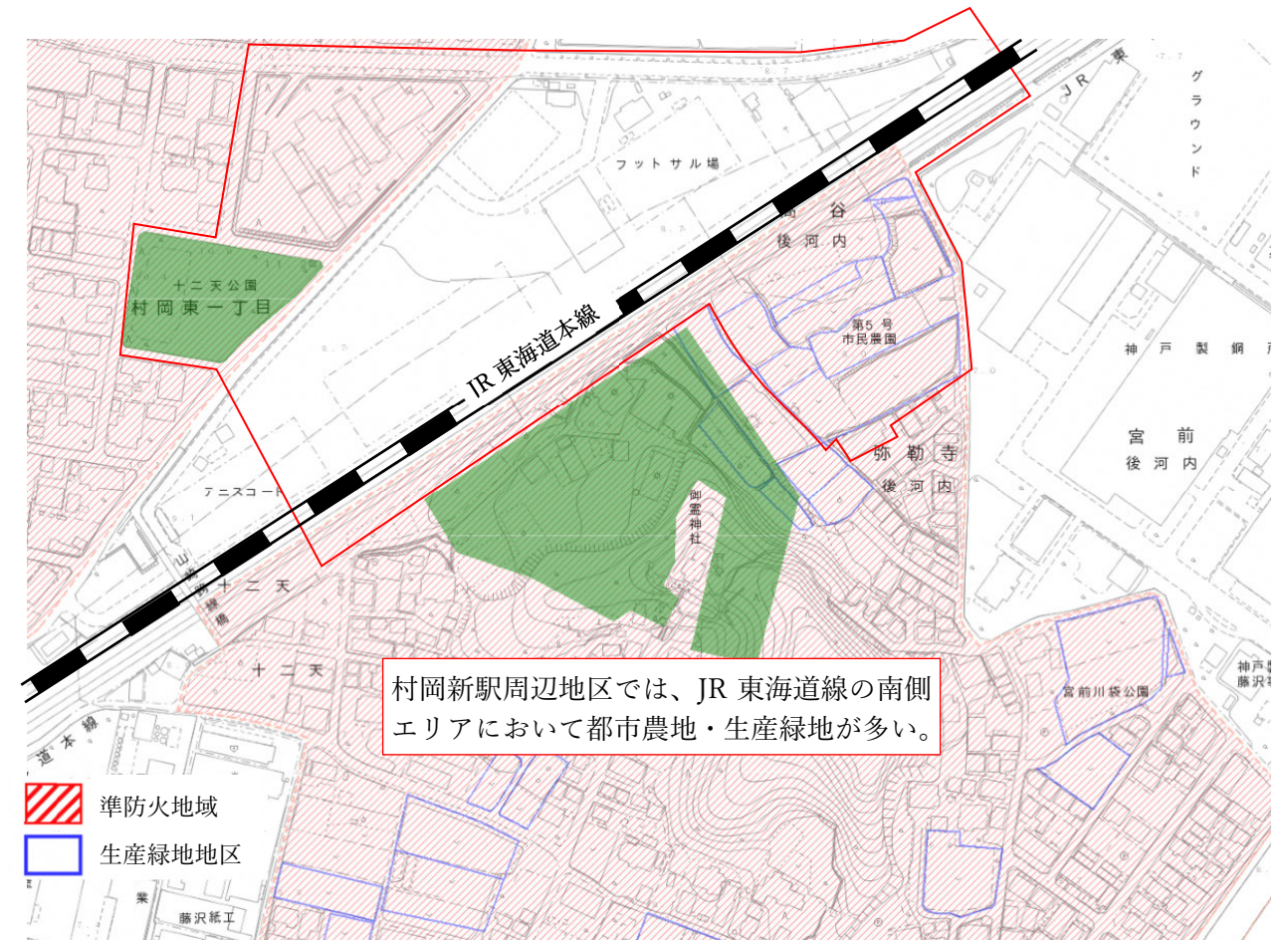


### ③今後の特定生産緑地の想定される活用ケース



### ④地区内の生産緑地の指定状況

- 施行地区内の農地面積：1.3ha
- 生産緑地：0.9 ha（農地面積の70%）



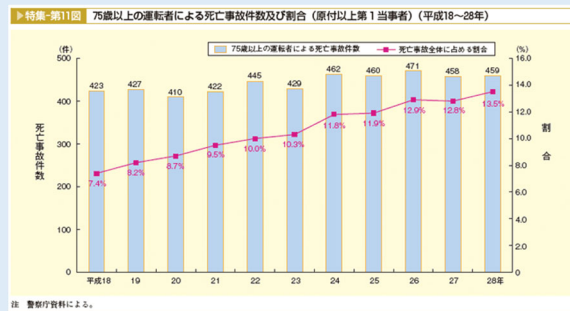


### 3. 新しい交通結節点づくりに向けた展望

【今後の検討事項】社会課題の顕在化と技術革新の進展が著しい中で、新しい交通結節点づくりに向けて、交通政策や交通技術の動向・展開を踏まえた交通環境を形成していく必要があります。

#### ① 高齢者増に伴う社会課題の顕在化

- 免許返納者等の外出機会の創出が必要(ラストワンマイルサービスの必要性)
- 高齢者等による危険運転の抑制・防止が必要



#### ② 社会環境の急激な変化

- 就労環境の変化(朝夕のピーク率の緩和。)
- I T技術利用環境の浸透(高齢者でも使いこなせる I T環境が整う。)
- 免許返納者の拡大や車両を保有しない世帯の増加
- 世界的な環境意識のさらなる高まり(SDGs、カーボンニュートラル、スマートエネルギー化など)

#### ③ 村岡新駅周辺地区のニーズや課題

- 湘南 i-Park の研究者の交通需要の増加(現在も増加傾向で改善要望あり)。
- 湘南 i-Park を中心とした村岡周辺への 5 G環境の提供に向けた取組。
- 大型バス路線として対応できる道路は、藤沢村岡線、小袋谷藤沢線、横浜藤沢線、腰越大船線及び新設される村岡新駅南口通り線程度
- 高低差がある道路が多く、個人宅前の停留所の設置が難しいなど、低層の住宅地が主体の環境での停留所の設置に対する課題が多い

#### ④ 各分野の技術革新の進展

- 車両の電動化
- 自動運転技術の導入(担い手不足)、遠隔操作等
- I T技術の進歩による Maas の実装(交通と目的なるサービスの一体化)。Maas の統合の度合いに応じて4段階に分類
- オンデマンド配車技術の高度化(プラットフォーム整備の完了)
- I T技術を用いたライドシェアサービスの拡大



### 村岡新駅周辺地区の交通政策に係る考え方

#### 【<ケーススタディ>次代を見据えた計画】

村岡新駅周辺地区のまちびらきが想定される約 10 年後の社会環境にふさわしい駅周辺の交通環境形成の取組の推進

拠点駅を中心としたコンパクトで持続的な都市政策と経済的で健康的な都市活動の実現へ

#### 【<ロールモデル化>蓄積した知見を全市的に波及】

全市的な交通政策のあり方を検討する機会及び実証フィールドとしていく。

### 具体化に向けた取組みの方向性

#### 具体的な取組み(案)

##### 【ニーズに応じた効率的な公共交通サービスの展開】

- フルデマンドや区域運行型フルデマンド、乗合サービスの提供
  - 3人(タクシー)~40人(小型バス)程度の複数車両を用いた運行の実施
  - 運行車両は、予約時間帯によって最適化した車両を運行
- 医療、商業等との連携した予約システムの導入
- 定額制利用システムの導入

##### 【サービスプロバイダの進化に応じた施設整備の展開】

- アプリ等でのマッチングの普及に伴う停留所・バース等の省量化
- 駅等の目的地への受電システム整備
- パーソナルモビリティを視野に入れた交通動線の確保



#### ロールモデル化に向けたケーススタディ展開のイメージ

