

## 7 土地利用・交通・都市施設等

### 7-1 基本的な考え方

公共交通は社会生活の基盤となるものであり、鉄道駅はその周辺の都市機能や人々の生活様式等に大きな影響を及ぼすものです。

本地区内には、いずみ野線延伸の計画による新駅（B駅）の設置が想定されており、駅の位置や鉄道線形、構造等の詳細については、鉄道延伸計画の検討を深めるなかで具体的に定まってまいります。したがって、土地利用、交通、都市施設等については、現段階では様々な可能性を有する状態であることから、今後検討を深め具体化するために、その基本的な考え方を整理したものです。

#### 【鉄道等による地域分断を避け、地域の一体的な発展を促進させる】

B駅は高架構造で遠藤宮原線沿いに設置が想定されております。この場合、広幅員の幹線道路及び鉄道による地区の分断が懸念されます。

鉄道駅の設置の効果を最大限に発揮させ、地域全体の一体的な発展を促すためには、高架下空間を開放的なものにするなど物理的な地域分断の影響を低減させることや、駅出入口と周辺地域をつなぐペDESTリアン・デッキの設置等により、まちを一体化することが必要です。ペDESTリアン・デッキについては、駅の位置や土地利用との整合を図るとともに、設置位置、デザイン、歩行動線、まちとの接続箇所について、十分に検討することが必要です。

#### 【歩行者のスケール感を意識した都市空間を形成する】

歩いて暮らせるまちを実現するためには、自動車利用を前提とした空間形成ではなく、歩行者のスケール感を意識し、変化と多様性が感じられる空間形成とすることが必要です。また、駅前およびその周辺は人々の交流を促進し、まちのにぎわいを創出する土地利用、施設配置が求められます。

#### 【谷戸地形を意識し、駅や駅周辺空間に自然要素を取り込む】

起伏に富む複雑な谷戸地形が、本地区の自然の豊かさや景観などを特徴づけていることから、駅や駅周辺空間の整備にあたっては、水や緑などの自然要素を積極的に取り込み、地域住民や来訪者がそれらを感じられるようにします。

#### 【未来をイメージさせる駅、駅前空間を創出する】

駅や駅前の空間は地区の玄関口であり、駅前に降り立った時に目に入る景観がまちの第一印象を形成します。したがって「みらいを創造するキャンパスタウン」を標榜するまちにふさわしい、自然と建築物が調和し、環境の先端技術なども組み込まれた、未来をイメージさせる駅、駅前空間を創出します。

#### 【テーマ別のまちづくりに沿った都市空間を形成する】

「環境共生」「健康医療」「農を活かす」「活力創造・文化・交流」の各テーマ別まちづくりの方針に沿った都市空間の形成を図り、まちづくりの展開により得られる効果を十分に発揮できるものとします。

## 7-2 土地利用

### (1) 土地利用の配置・方針

B 駅周辺及び慶應義塾大学 S F C を核として、駅周辺はにぎわいを創出する商業・業務系の土地利用とし、その外側に地域の活力を生み出す研究開発施設や住宅が立地する土地利用とします。(まちづくり推進系土地利用)

駅周辺から少し離れた場所で良好な居住環境が保たれている既存集落地、農地と既存集落とが相まって豊かな環境を形成している地域、優良農地が残る地域については、原則として現状の土地利用を維持・保全していきます。(維持・保全系土地利用)

#### まちづくり推進系土地利用

##### a. 商業・業務系土地利用(駅周辺)

駅周辺は交通便利性が高く、人々の交流の場ともなることから、商業施設、生活利便施設、企業のオフィスなどが立地する商業・業務系の土地利用を配置します。特に大学関係者など地区の特性に応じた商業・業務機能を導入します。

##### ) 駅の配置と土地利用

「いずみ野線延伸の実現に向けた検討会とりまとめ」において、B 駅の概ねの場所が示されましたが、駅の具体的な位置は決まっておりません。そのため、次の観点から、駅の配置と土地利用やまちづくりとの関係を整理しました。

- にぎわいの創出や市街地の回遊性
- アクセシビリティ(慶應義塾大学 S F C、新たな医療施設、市街地、交通結節点(交通広場))
- 地域分断(南北、東西)の回避
- 水と緑の軸の形成
- 駅のシンボル性
- 将来のまちづくりの発展性
- 建設や維持管理のコスト など

なお、駅の構造については、高架を前提としました。

また、駅の位置については、慶応大学入口交差点を中央として、西寄り、中央寄り、東寄りの3つのパターンを設定しました。

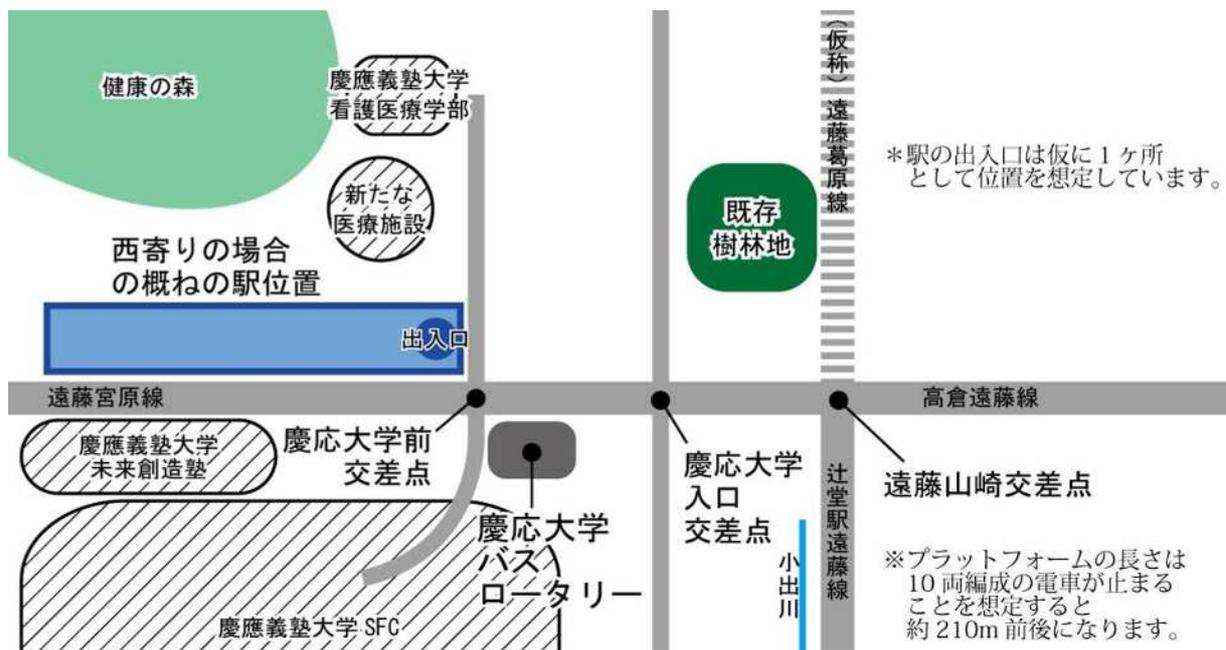


図 B 駅を西寄りに配置する場合のイメージ  
(ただし、遠藤宮原線 - 高倉遠藤線の北側の場合)

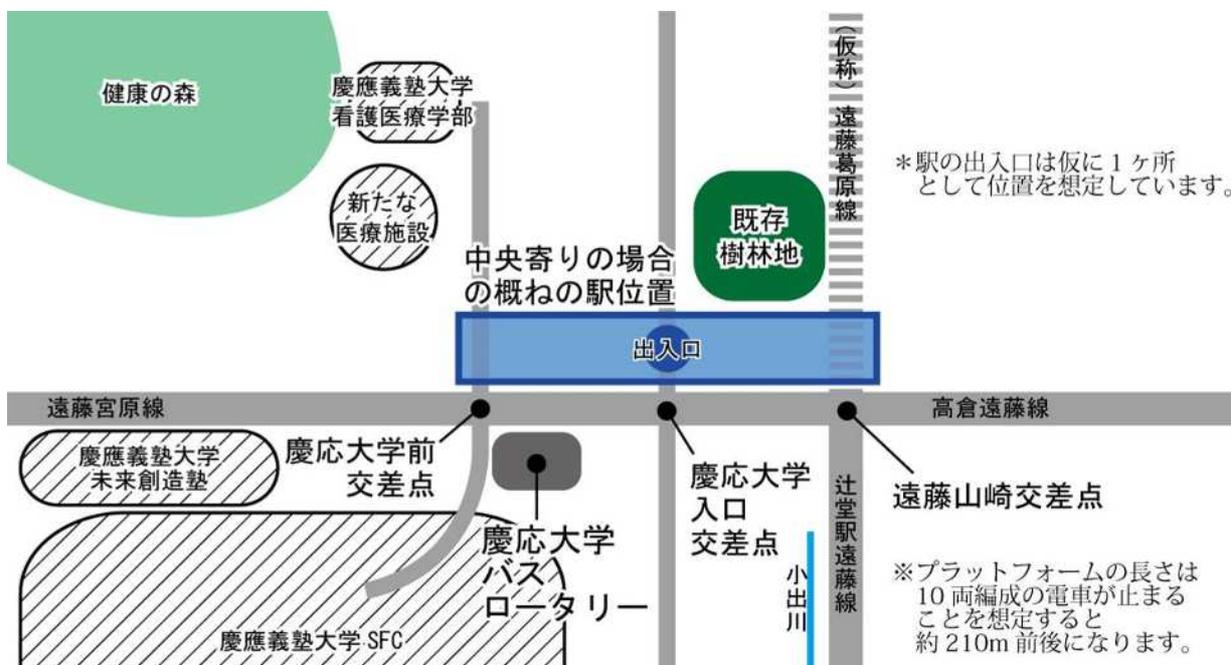


図 B 駅を中央寄りに配置する場合のイメージ  
(ただし遠藤宮原線 - 高倉遠藤線の北側の場合)

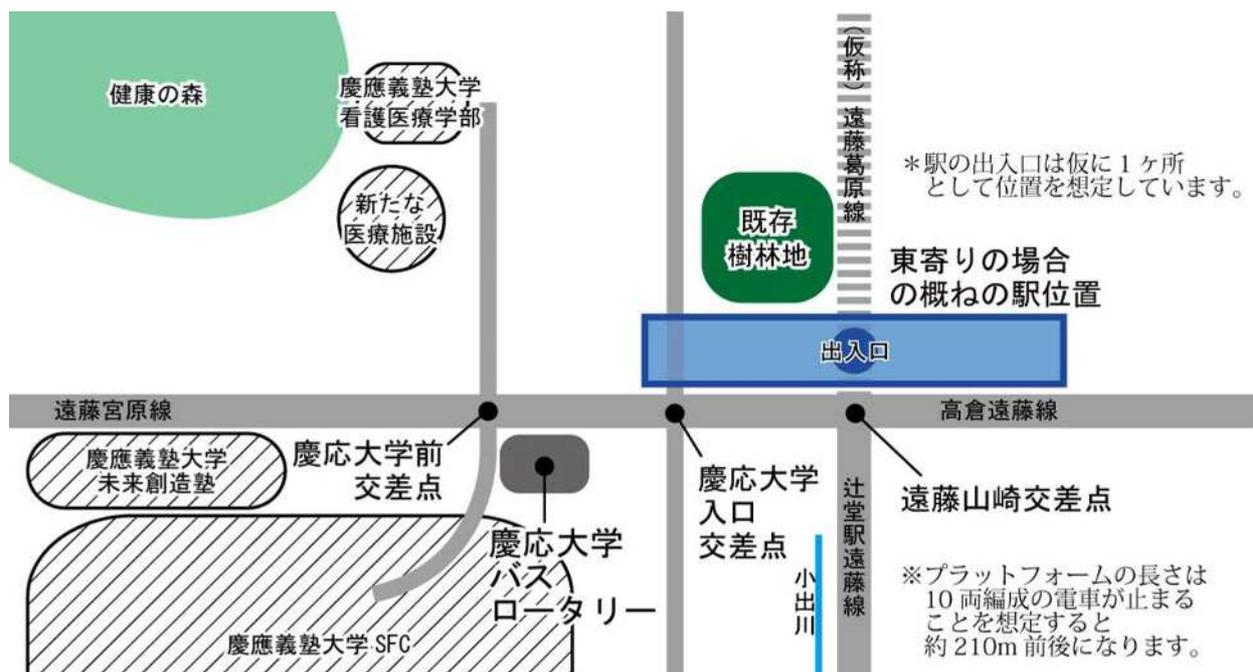


図 B駅を東寄りに配置する場合のイメージ  
(ただし遠藤宮原線 - 高倉遠藤線の北側の場合)

駅位置の各パターンの特徴と留意点は次のとおりです。

表 B 駅の各配置パターンの特色と留意点

駅位置	特徴	留意点
西寄り	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 慶應義塾大学 S F C や未来創造塾、新たな医療施設に近く、アクセスしやすい。</li> <li>・ 既存の交通広場に比較的近接しており、活用できる。</li> <li>・ 既存樹林地から小出川にかけて一体的な水と緑の軸を形成しやすい（駅が障害物にならない）。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅から大学や医療施設に直ぐに行けるため、学生や医療施設への来訪者を市街地に誘導する仕かけが必要</li> <li>・ 駅から市街地へ距離があるため、駅と市街地をつなぐデッキが必要</li> <li>・ 市街地の中心に位置しないため、シンボル性を欠く。</li> </ul>
中央寄り	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既存の交通広場に近接しており、活用できる。</li> <li>・ 市街地の中心的な場所に駅が位置するため、大学や医療施設と、市街地の両方のアクセス性が良い。</li> <li>・ 駅から市街地や各施設へのアクセス性が良いため、駅を中心とした人の回遊性が高まる。</li> <li>・ 駅が比較的な開けた場所に位置するので、駅の視認性が比較的良好。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大学や医療施設方面及び市街地へのアクセスは良いが、東西それぞれの方向にデッキを設ける必要があり、コスト抑制が課題となる。</li> <li>・ 既存樹林地と小出川の間には駅が位置するため、一体的な水と緑の軸の形成に向けて配慮が必要</li> </ul>
東寄り	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅が市街地に近く、学生や大学来訪者、医療施設来訪者等も市街地に立ち寄りやすい。</li> <li>・ 駅が市街地に近く、アクセスしやすい。</li> <li>・ 東西方向の移動については、デッキにより横断しやすい。</li> <li>・ 駅が見通しの良い場所に位置するため、駅にシンボル性を持たせることができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅から大学や医療施設まで距離があるため、駅と大学や医療施設方面を結ぶ長いデッキを設ける必要があり、コスト抑制が課題となる。</li> <li>・ 駅の西側は、将来の鉄道延伸のための用地として、土地の利活用が困難</li> <li>・ 既存樹林地と小出川の間には駅が位置するため、一体的な水と緑の軸の形成に向けて配慮が必要</li> </ul>

) 駅周辺の土地利用の配置

### 【環境との共生や健康的なライフスタイルを意識した駅前空間を形成】

駅周辺の歩行空間沿いに生活利便施設や健康関連施設を集積して、この地区の住民の生活支援を積極的に行うことで公共交通を中心にした健康的なライフスタイルを促進します。

土地利用の配置としては、商業・業務系機能を駅周辺の道路や鉄道沿線に集約し、駅周辺から連続するにぎわい空間を創出することや、商業・業務系機能を高倉遠藤線と辻堂駅遠藤線の交差点付近に集約し、既存樹林地を活かして南側に広場や親水公園を（小出川沿いに調整池として）配置して一体的に広がりのある緑の空間を創出することなどが考えられます。

また、土地利用の配置を、ある程度小さなスケールの単位（長さ 50m 程度）に意図的に分解することで、変化と多様性が感じられる空間にすることも検討します。

### 【谷戸地形を意識して駅前空間に自然要素を取り込む】

駅前となる場所は、幾筋もの谷が放射方向から集まる谷戸地形となっているため、その特徴を活かして、駅前を中心にして放射状に土地利用を展開することができます。一方で駅前からは周囲の斜面を見渡しやすいことから、斜面の緑地の保全や、緑化を重視して、自然要素の存在感を効果的に高める土地利用も可能です。

駅や駅前は周囲の高台から見下ろされることになるため、駅前空間に屋上緑化を推進することで印象を大きく変え、生態的な連続性にも寄与します。

また、駅前は地形的に谷底となることから、洪水対策の調整池などの水系の要素を積極的に取り入れることで、従来の駅とは異なる環境と共生する駅前空間を演出することも検討します。

### 【環境の未来を創造できる駅前空間のイメージを形成】

駅前は、まちの第一印象を形成するビューポイントとそこからの景観を特に意識することが重要です。プラットフォームや駅前からの眺望を確保することで交通機能や建築物だけでなく、保全緑地や調整池のような自然要素とバランスがとれた姿を演出できます。

特に富士山を望める景観を意図的に演出することで、地域の特徴を駅・駅前利用者の印象に強く訴える事ができます。また、まちから大学まで並木道を引き込むなど、もう一つの地域のシンボルとしての大学の存在感を高めるような工夫も重要と考えます。

駅は地域のシンボルとしてまちの顔になることから、太陽熱利用や壁面緑化のような環境配慮や地域的なエネルギーの利用などにより、新しいまちづくりへの先導とすることができます。

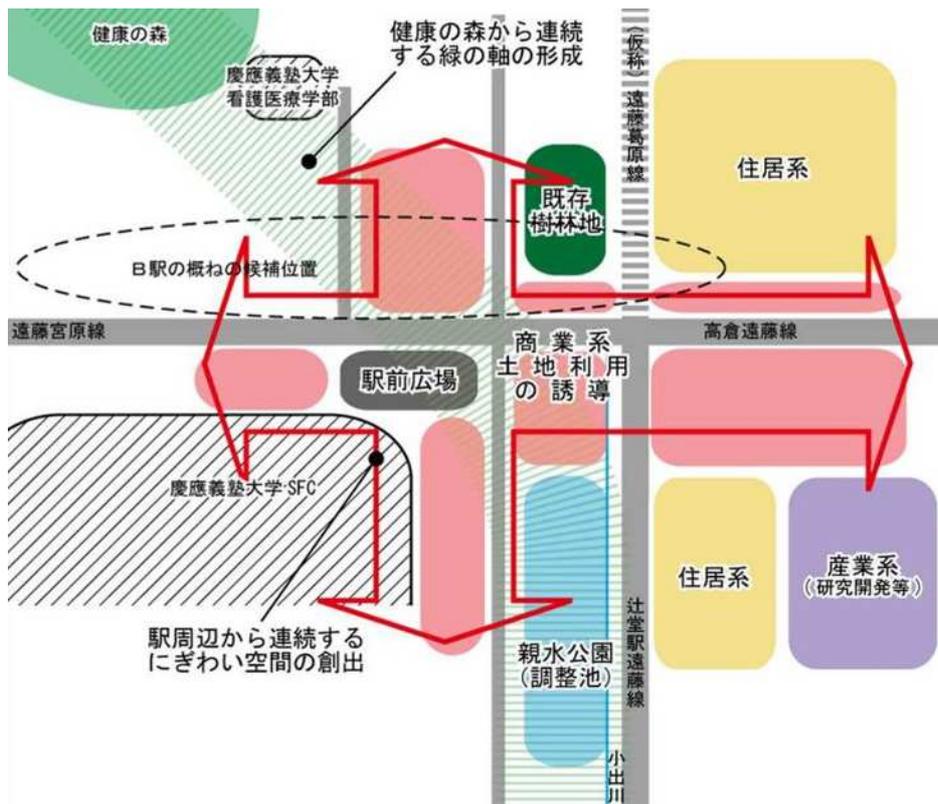


図 駅周辺から南北・東西に連続するにぎわい空間を創出する土地利用配置のイメージ

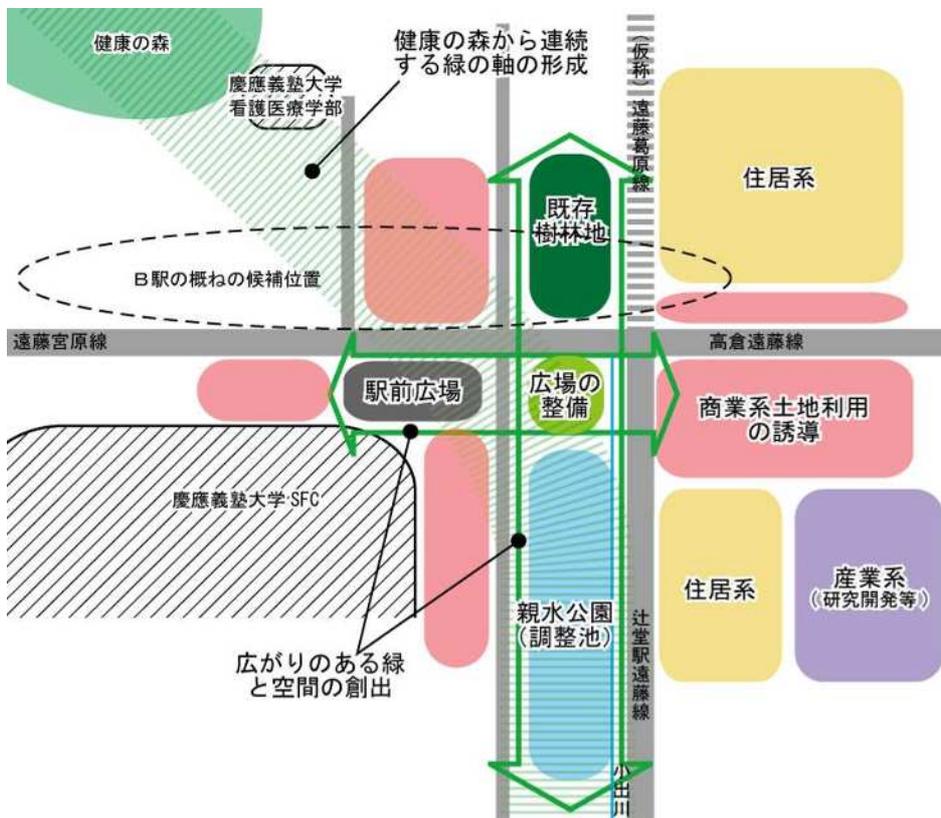


図 既存樹林地や小出川を活かして広がりのある水と緑の軸を創出する土地利用配置のイメージ

) 駅と周辺施設の関係

駅が高架構造となることから、駅出入口と周辺の施設を結ぶ動線を形成するため、幅員の広い遠藤宮原線の上空横断が可能な南北に貫通するペDESTリアン・デッキの整備を検討します。

ペDESTリアン・デッキは駅に接し、多くの人が行き交う場所であることから、移動空間としての利用だけでなく、ファーマーズマーケット（マルシェ）や健康増進イベントなどを行うにぎわいの場として利用できるように配慮することが必要です。

また、ペDESTリアン・デッキと商業空間との連携を促進し、例えば、南北に貫く歩行者のための商業軸を形成することで、地域全体の利便性が高まり新たな医療施設や慶應義塾大学SFCの滞在型教育研究施設群（未来創造塾）との関係にも配慮することで大学や研究者と地域との交流を積極的に促すことが考えられます。

ペDESTリアン・デッキをバスやタクシー乗用車などへの乗り換えだけでなく、大学、医療施設、そして周辺のフットパスに配慮しつつ、地形的な高低差を活かしたスロープで車いすや自転車などで楽に通行できるようにすれば、車の移動に依存しない南北の歩行者流動を形成することも可能となります。

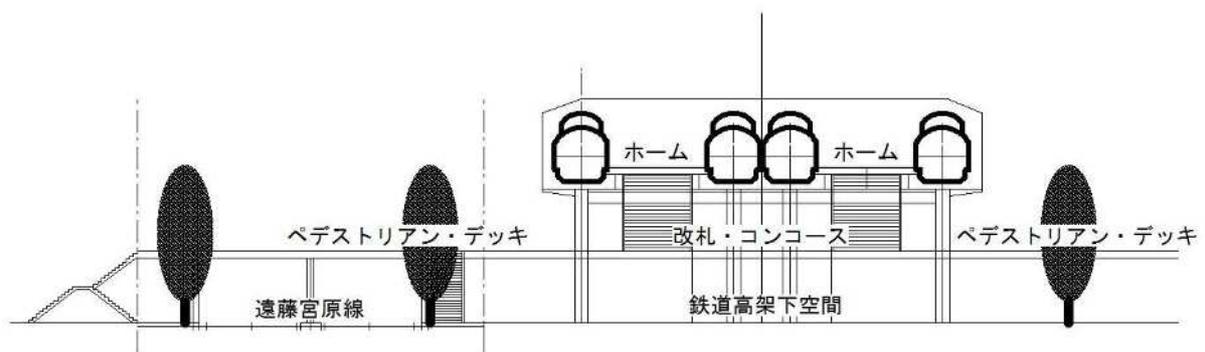


図 高架構造の駅が遠藤宮原線の北側に位置する場合の歩行者デッキ整備のイメージ例

）鉄道高架下の利用

駅や鉄道高架下空間の利用については、商業空間として利用しにぎわいの場とすることや、カーテン状に緑化し高架構造物を見えにくくするとともに、緑あふれる憩いの空間とすること、高架のデザインをスリムにしつつ支柱を広いスパンにしオープンスペースとして活用することなどが考えられます。

鉄道高架が、高倉遠藤線・遠藤宮原線と並行する場合には、特に南北方向の地域分断の可能性が懸念されることから、高架下についてはできるだけ開放的に利用し、南北の見通しや、市民の通行空間などを確保することも考えられます。



図 鉄道高架の沿線を緑化するイメージ例  
(浜松市・遠州鉄道遠州病院駅付近)



図 鉄道高架下をオープンスペースとするイメージ例  
(浜松市・遠州鉄道上島駅付近)



図 鉄道高架下を商業施設として利用するイメージ例  
(横浜市・京急電鉄黄金町付近)

b. 住居系土地利用

駅周辺の商業・業務系の土地利用の外側の地域においては、研究開発施設等との調和に配慮しつつ、ゆとりある住環境を享受できるように住居系機能を配置します。

住宅地は、既存道路を活かして比較的広い区画を確保し、背割部分を緑道として利用できる緑あふれる空間を創出することや、区画を近隣の住宅地と同程度の広さ（200 平米程度）にして、住宅を道路側に配置して内側にまとまった緑空間を創出することなどが考えられます。

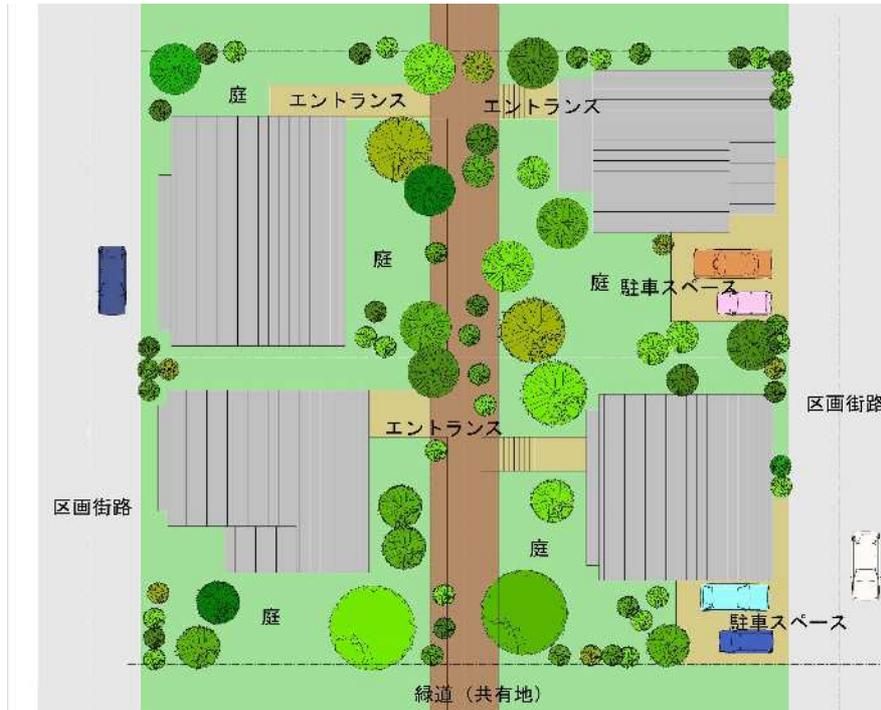


図 背割部に共有緑道を創出するイメージ



図 住宅地の内側にまとまった緑を創出するイメージ

c. 産業（研究開発）系・大学関連施設系土地利用

慶應義塾大学SFC周辺には、将来的な大学の機能拡充や大学と連携した研究開発系施設の誘致を図り、研究開発系・大学関連施設系の機能を配置することを検討します。

敷地内は建築物の高さをできるだけ抑えて周辺への圧迫感を抑え、景観にも配慮するとともに、建築物の集約配置や壁面の後退等により多くの緑やオープンスペースを創出し、セキュリティに配慮した上で、住民等にも開放される緑や水辺のフットパスゾーンが形成されることをめざします。



図 産業（研究開発系）土地利用の整備イメージ

## 維持・保全系土地利用

まちづくりのビジョン実現に向けて、現状の良好な環境の維持・保全を図ります。また、将来的には、周辺のまちづくり推進系土地利用エリア等における整備の状況に応じて、より良い環境づくりを推進します。

### a. 暮らし環境充実ゾーン

秋葉台公園西側の区域は、農地と集落が混在する土地利用となっておりますが、秋葉台小学校や秋葉台中学校、遠藤市民センターの立地から地域コミュニティの中心となっております。そのため、現在の環境を維持・充実していくことをめざし地域コミュニティの発展を図るゾーンとして位置づけます。

### b. 農と暮らしゾーン

遠藤地区の南側や健康の森の北東側の区域などにおいては、既存集落が広く分布していて、農地と相まって豊かな環境を有しております。そのため、将来的にも農業環境の維持・充実と集落環境の拡充を図る農と暮らしゾーンとして位置づけます。

### c. 農業振興ゾーン

慶應義塾大学SFCの西側やまちづくりを検討・展開する主な区域の北側の区域など、本市を代表するような農業地域は、将来的にも農業振興を図るゾーンとして位置づけます。

### d. 緑地

区域内や周辺に残る緑地については、他の土地利用への影響を考慮した上で、保全や利活用を検討していきます。

特に、健康の森は貴重な動植物も生息しており、良好な自然環境が保たれていることから、市街地近郊の重要な水と緑として維持、保全することを基本とします。また、北側の少年の森と連続する緑地として利活用できるよう、フットパスによるネットワーク化を図ります。さらに、健康の森や少年の森とともに、宇都母地神社をはじめとする周辺の寺社や、優良な農地などについても、本地区を象徴する水・緑として維持、保全を図ります。

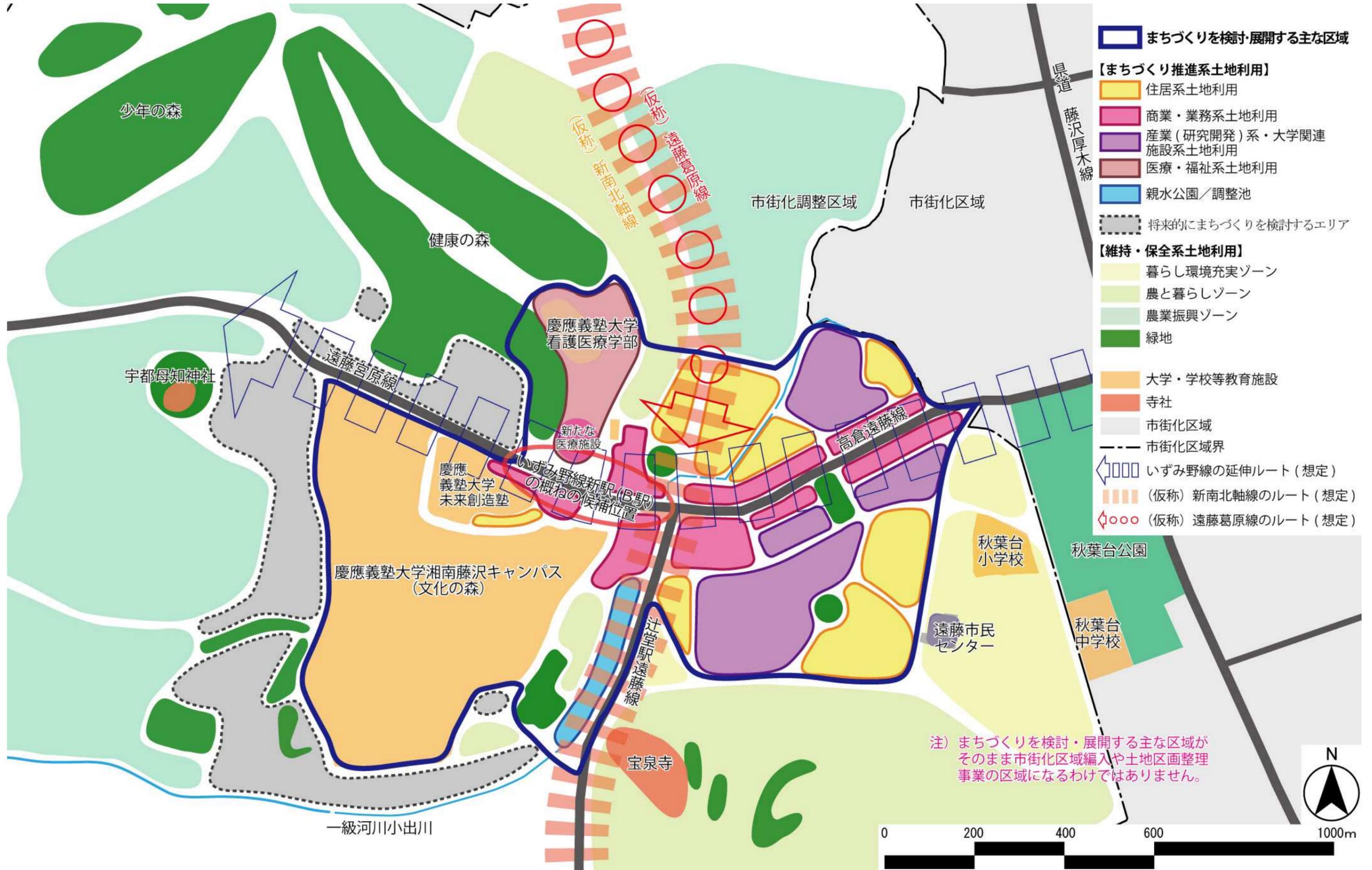
## (2) 市街地整備の対象範囲や想定人口（フレーム）の考え方

市街地整備の対象範囲は、歩行者のスケール感を意識して、コンパクトな市街地を形成することとし、全体として30ha～40ha程度とします。

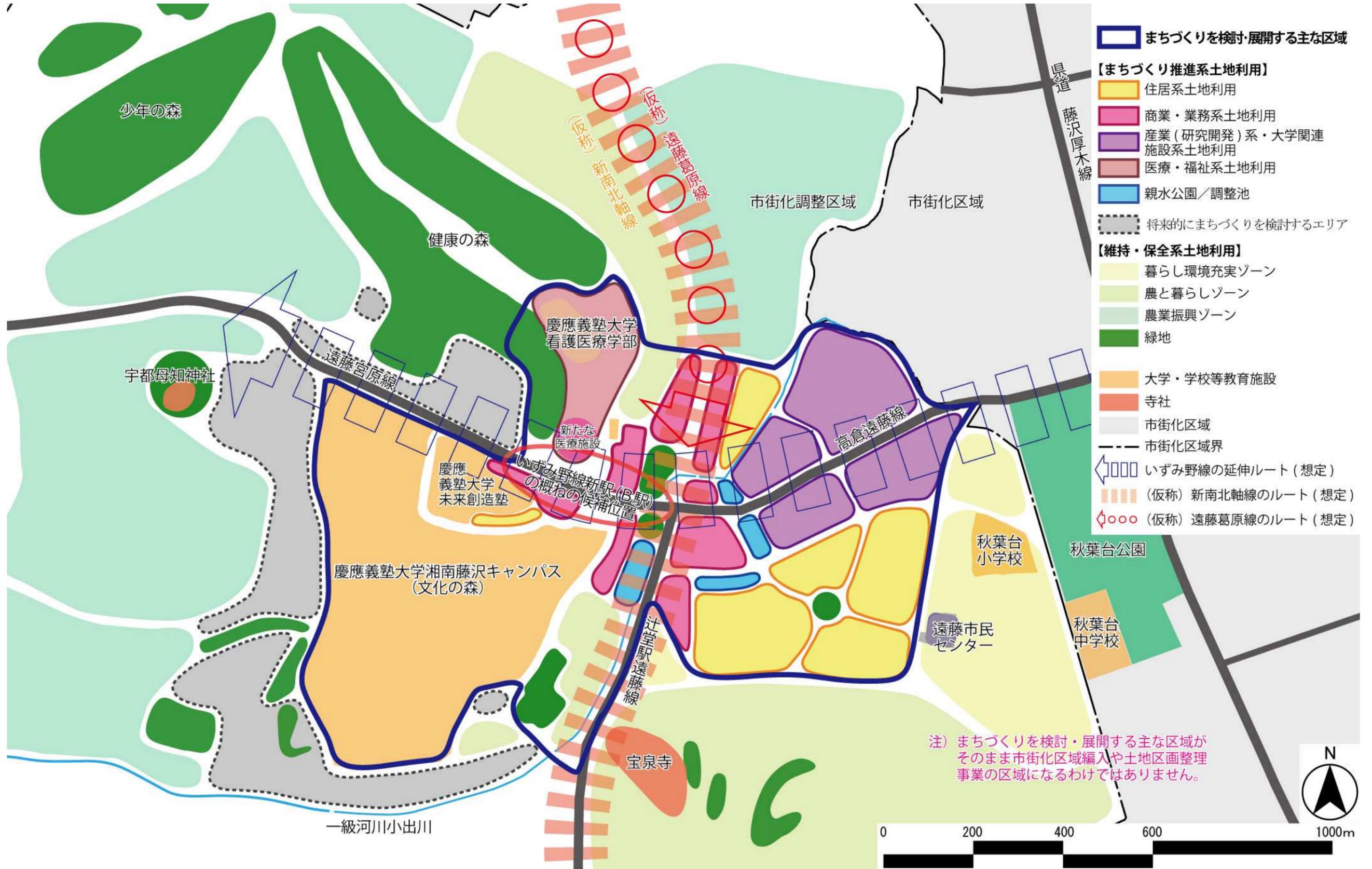
住居系の土地利用とその他産業系（研究開発系）の土地利用の割合は1：1程度とし、15～20ha程度の住居系の土地に約100人/haの密度で人が居住し、全体として1,500～2,000人程度の人口が住むまちをめざします。



【土地利用配置パターン】東西に商業・業務軸を形成し、既成市街地との関係性に配慮した案



【土地利用配置パターン】南北に商業・業務軸を形成し、同じ系統の土地利用を集約した案



### 7-3 交通

#### (1) 地区における交通の基本的考え方

本地区においては、「広域・地域の交流や連携を促進する交通機能の確保」によって周辺地域や本市外からも多数の来訪者を呼び込むことで活力を維持していくこと、「B 駅を中心とした集約型市街地の形成」によって自動車に頼らない徒歩や公共交通等による生活を可能とすることで環境負荷の軽減や地域の人々の健康増進につなげていくことが必要です。

このような地区の交通の課題を解決するために、大きく以下の 5 つの方針で交通に関する取り組みを進めます。

- B 駅を中心とした交通体系の確立
- 歩行者を重視したまちの形成
- 地域のさまざまな活動を支える道路網の構築
- 新たな交通システムの導入
- モビリティマネジメントの導入

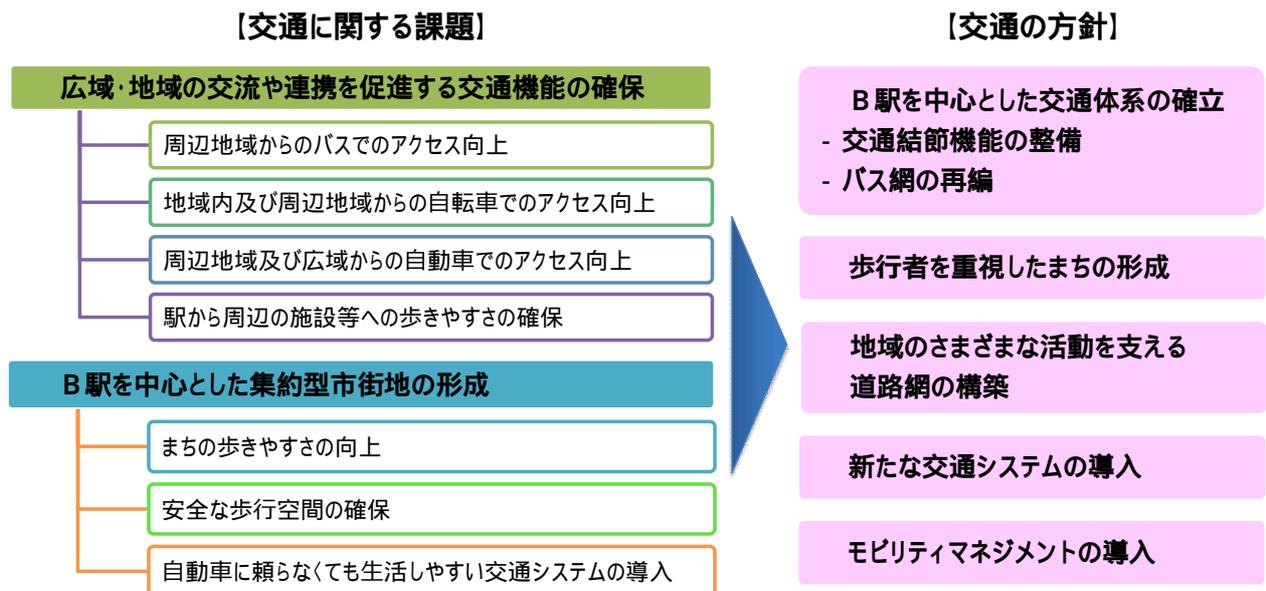


図 交通の方針の整理

## (2) 交通の方針

### B 駅を中心とした交通体系の確立

人々の交流やにぎわいを創出するため、B 駅に交通結節機能を持たせ、B 駅を中心とした公共交通網の再編を行うことで、地域の人だけでなく周辺地域の人にとっても鉄道を利用しやすい環境を整えます。

#### a. B 駅の交通結節機能の整備

バスなどの駅端末交通と鉄道との乗り換えが円滑になるように駅前広場を整備するとともに、自動車で駅利用者を送迎する「キスアンドライド」や、自宅や職場と駅の往来に自転車を利用する「サイクルアンドライド」など、公共交通を利用しやすい交通結節機能を確保します。

#### b. B 駅を中心としたバス網の再編

いずみ野線延伸にあわせて、現在湘南台駅などに集中するバス路線の再編を行い、B 駅を經由・発着するバス路線を開設することで、西北部地域やその周辺全体の公共交通の利便性の向上をめざします。

現在は、湘南台から御所見方面やライフタウン方面、文教大学方面へ向かうバスが運行されていますが、B 駅設置後は、これらの地域と湘南台を結ぶバス路線の運行本数を減らし、B 駅と結ぶバス路線の新設（もしくは増便）するように再編に向けて関係事業者と協議を進めます。また、御所見や寒川方面を結ぶバス路線の新設（もしくは増便）についても視野にいます。

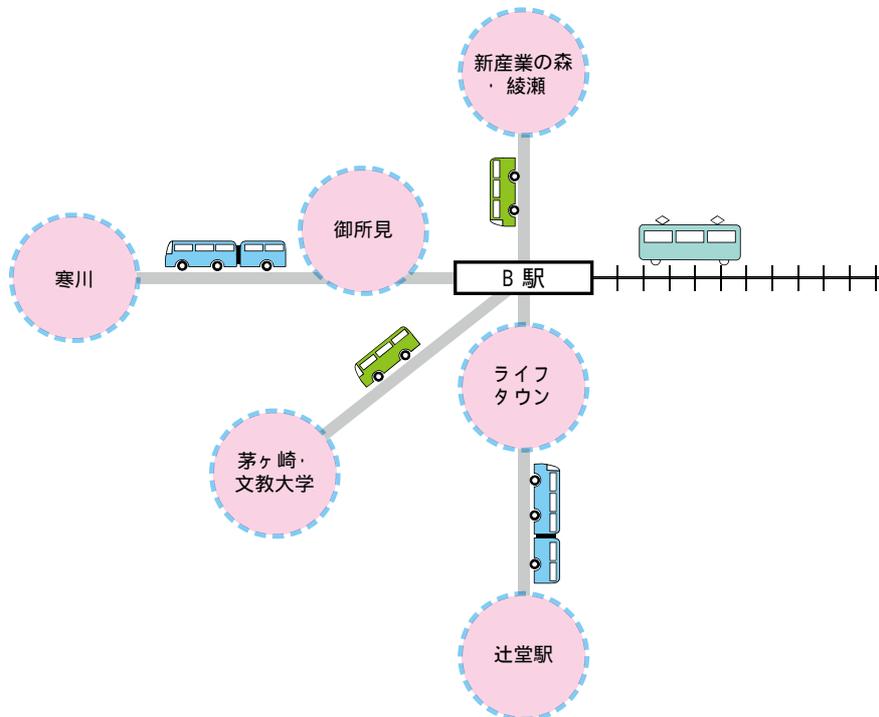


図 B 駅を中心としたバスネットワークのイメージ

### 歩行者のスケール感を意識したまちの形成

人々が徒歩だけで日常生活を送ることのできるまちを実現していきます。また、鉄道やバスで地区外からやってきた人が、歩いて地区内で活動できるよう、駅からの歩行ルートも確保します。

また、歩きやすさへの配慮として、段差の解消や自転車との空間の分離を行うことで、まちのバリアフリー化を進めるとともに、歩行空間から見える景色等に变化や多様性が感じられるような土地利用、景観構成とすることで、楽しく歩ける環境を創出していきます。

### 地域のさまざまな活動を支える道路網の形成

高倉遠藤線、遠藤宮原線、辻堂駅遠藤線、(仮称)遠藤葛原線を地区における骨格道路として位置づけ、広域からの自動車でのアクセスについても配慮します。また、自転車が通行しやすい環境を整備し、歩行者の安全性の確保にも配慮します。

道路網の形成にあたっては、幹線道路では、広域に移動する自動車や近距離の自転車の利用が多くなるため、これらの交通を円滑にするためにそれぞれの通行空間の確保が必要となります。また、街区内の道路においては、歩行者に加えて、地区内居住者等の自動車や自転車交通も想定されるため、歩道を広めに確保し歩行者と自転車・自動車を分離するような空間設計とする必要があります。フットパスについては、地区内あるいは地区周辺の主な施設等を結ぶような中心となるフットパスと、それを枝線として補完するようなその他のフットパスで構成し、楽しく、安全に歩ける空間設計とすることが必要です。

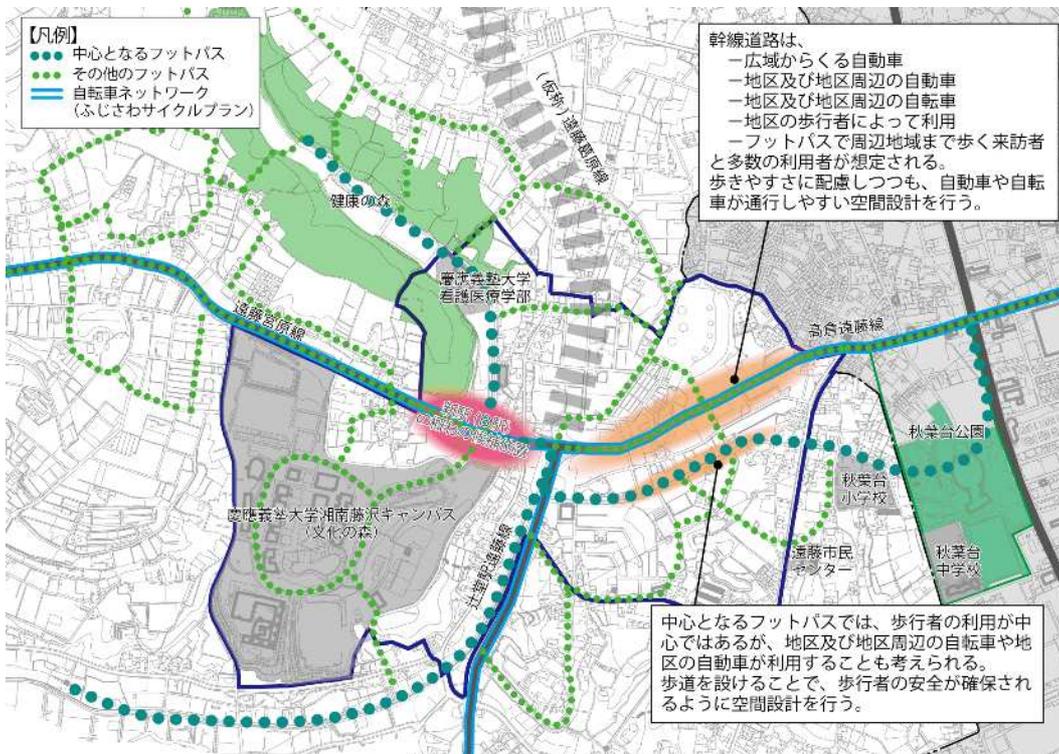


図 地区周辺の道路ネットワークと道路断面の考え方

### 新たな交通システムの導入

歩いて暮らせるまちづくりを基本とするとともに、人々の多様なニーズに応えることのできる新たな交通システムを導入することにより、便利で暮らしやすいまちをめざします。

新たな交通システムとしては、普段は自動車を使わない地域の人々が荷物の多い買い物時に利用できるような超小型モビリティによるシェアリングシステムや、移動に制約のある高齢者の活動をサポートするようなオンデマンド交通の導入などが考えられます。

また、南北方向の広域交通の整備に向け、新たな交通システム((仮称)新南北軸線)を検討します。

### モビリティ・マネジメントの導入

自動車交通に依存した人々の交通行動を変化させるために、より使いやすい公共交通網の整備とあわせて、徒歩、自転車、公共交通などを適切に利用するよう、コミュニケーションを通じて人々の意識に直接働きかける「モビリティマネジメント」に取り組みます。

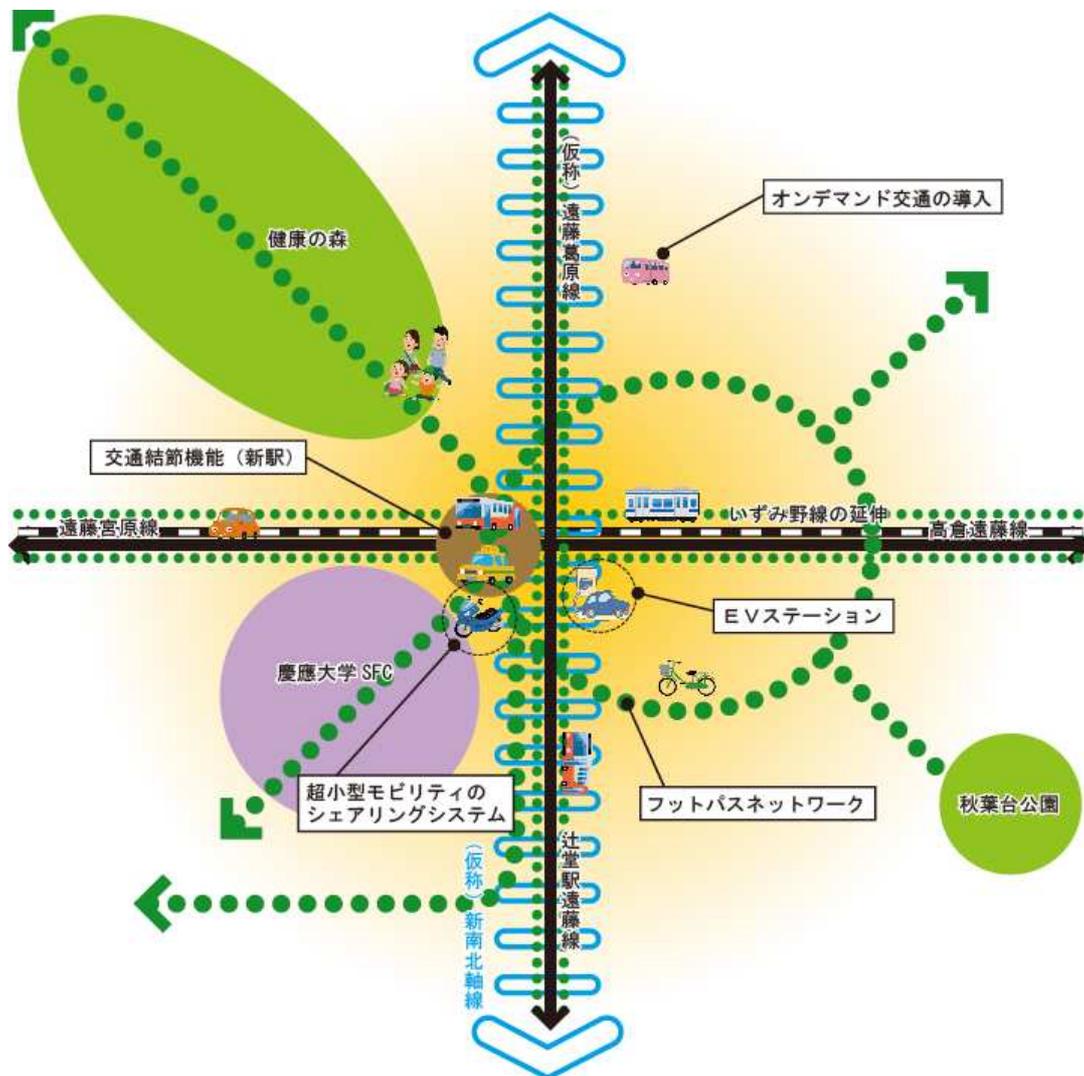


図 交通施策の展開イメージ

## 7-4 都市施設

### (1) 駅前広場

駅前広場は、発生集中する交通を適切に処理できる規模を確保することが必要です。

駅前広場にバス、タクシー、自家用車の乗降、自家用車の短時間駐車機能を確保した場合、4,000㎡程度の空間が必要となります。

駅前広場の配置は、現在の慶応大学バスターミナル用地の活用が考えられますが、その場合には、遠藤宮原線により駅と分離されるため、駅と駅前広場の動線に配慮する必要があります。

また、現在の慶応大学バスターミナルは約3,200㎡であり、4,000㎡には不足しているため、拡張する必要があります。

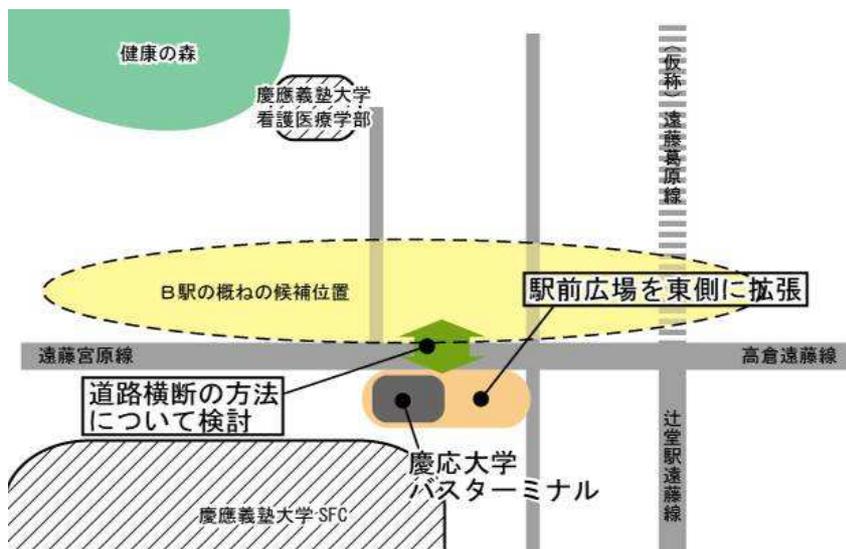


図 駅前広場を慶応義塾大学バスターミナルの東側に拡張するイメージ

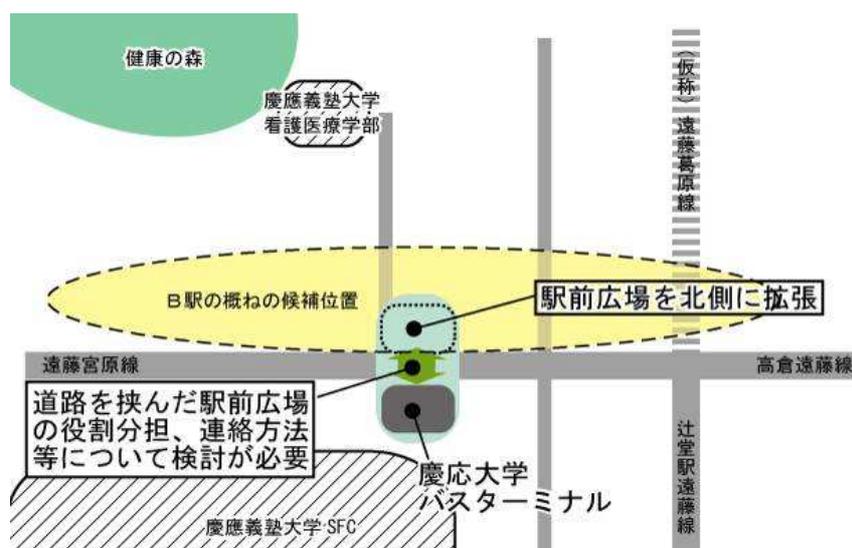


図 駅前広場を慶応義塾大学バスターミナルの北側に拡張するイメージ

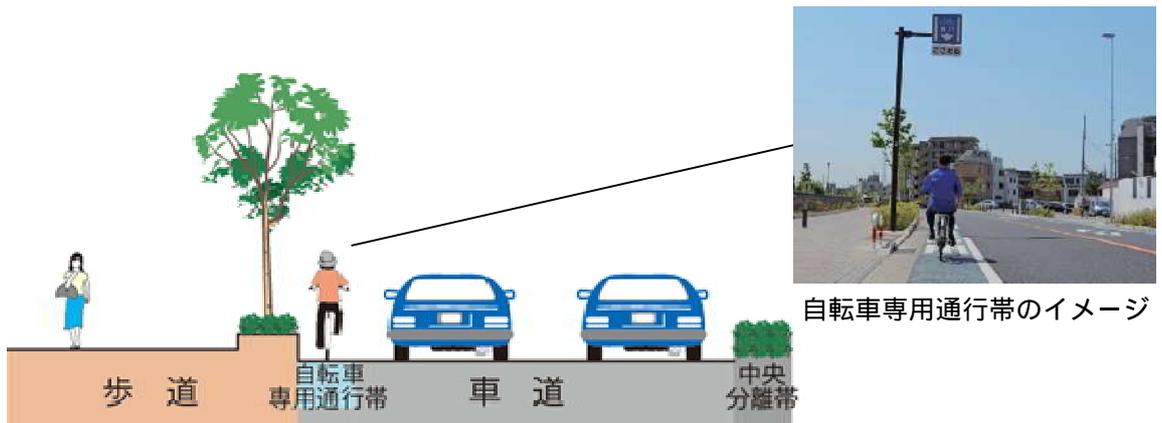
## (2) 道路（規格）

道路に求められる役割ごとに道路構成を明確にすることで、「自動車の走りやすさ」と「自転車の通行のしやすさ」、「歩行者の歩きやすさと安全」を達成できるまちとなるように配慮します。

### 幹線道路

円滑な自動車交通を確保するとともに、自転車、歩行者が安全かつ安心して通行できるような空間設計とします。

また、水と緑のネットワークを強化するために、歩道への街路樹等の植栽等の設置について配慮します。



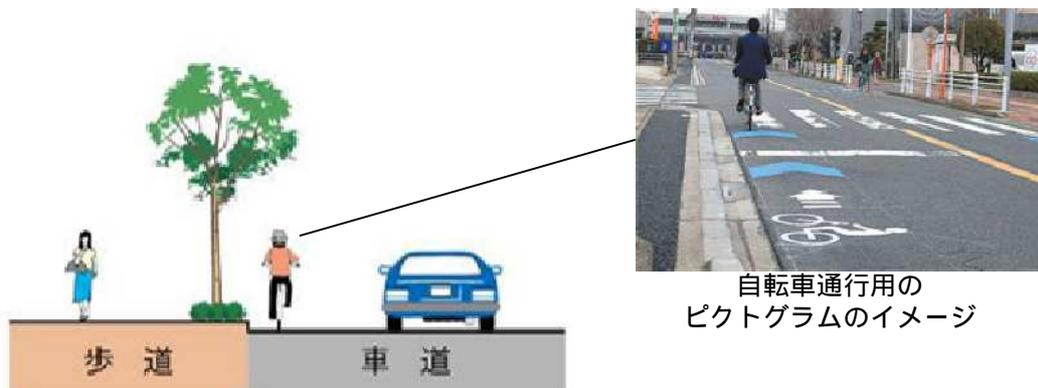
自転車専用通行帯のイメージ

図 幹線道路の断面イメージ（半断面）

### 街区道路

歩行者が安全に歩けるようにするため、車道の路肩に自転車通行用のピクトグラム等の標示を行うとともに、歩道の入り口にはバリアを設けて自転車の通行を抑制します。

また、フットパスは健康の森や秋葉台公園、小出川といった資源をつなぐ水と緑のネットワークの重要な要素であるため、街路樹の設置等により強化します。



自転車通行用の  
ピクトグラムのイメージ

図 街区道路の断面イメージ

### (3) 公園・緑地・フットパス

健康の森と秋葉台公園を核として、周辺地区や施設にアプローチできる水と緑のネットワークを構成します。

健康の森については、健康の森基本計画（2011年3月策定）に基づいて、緑地の保全や地域の活性化に資する整備等を進めていきます。

- ・街区公園：高倉遠藤線の南北にそれぞれ配置（2箇所程度）
- ・緑地：既存緑地の保全（2箇所程度）  
鉄道高架沿いや駅周辺にも適宜配置
- ・親水公園：調整池を兼ねて小出川沿いに配置  
街区公園、緑地、親水公園の位置は未定です。

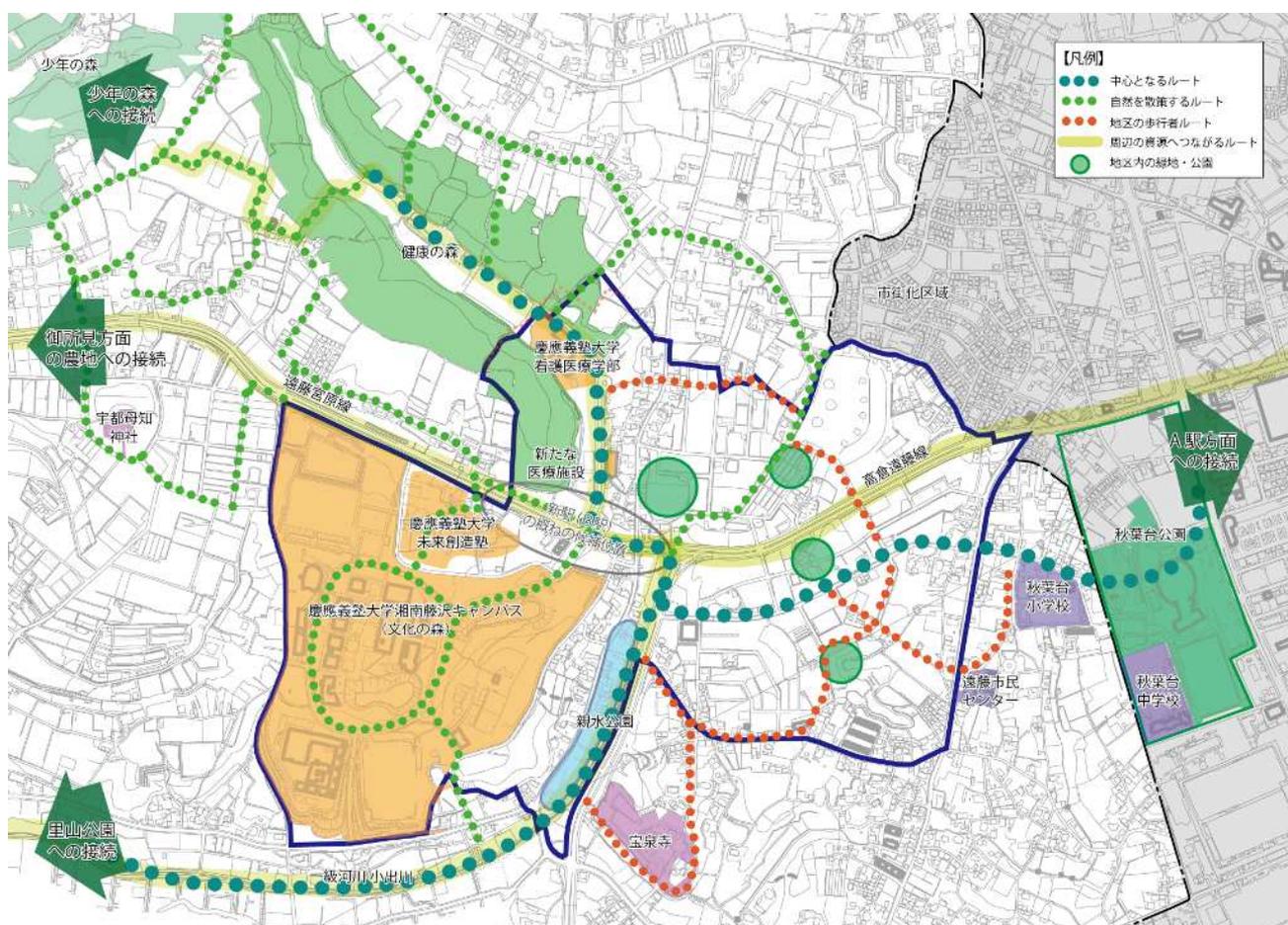


図 緑地や公園の配置とフットパスのネットワークイメージ例（再掲）

## 7-5 その他

### (1) 浸水対策（調整池の確保）

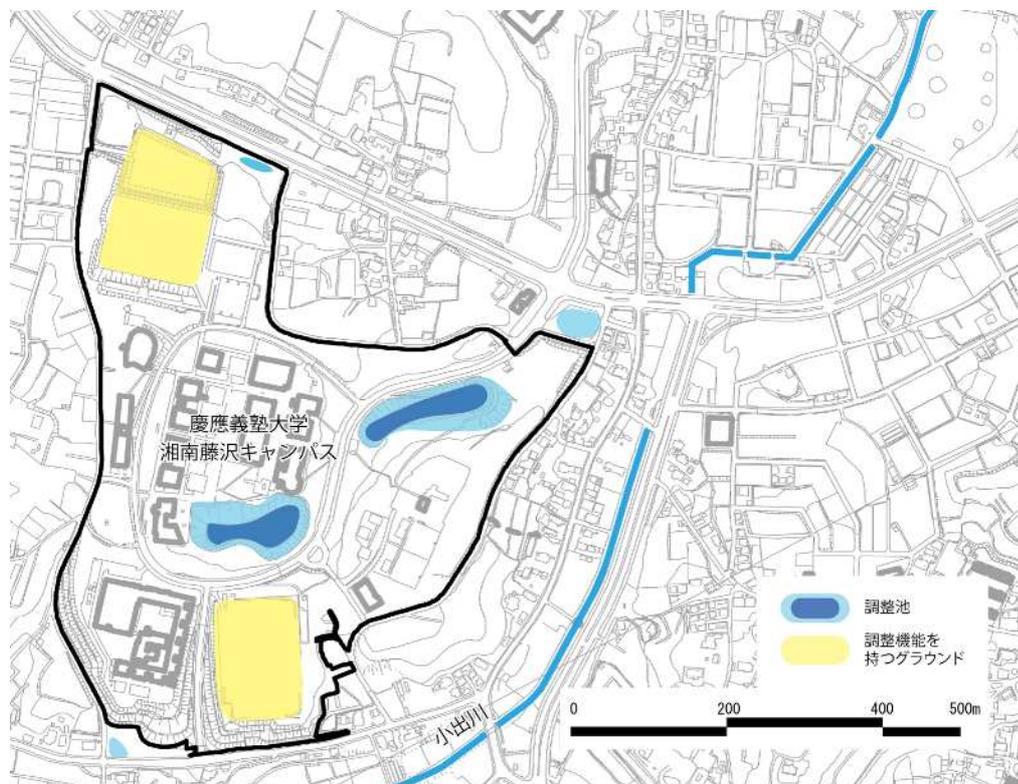
本地区は地形的に水が集まりやすく、大雨の際、藤沢慶應前郵便局付近において浸水の被害が発生します。

将来的にまちづくりを進め、市街地の整備を進めると、現状よりもコンクリート等で地表を覆う面積が増えるため（雨水が地面に浸透しにくくなるため）降雨時にはさらに多くの水が地表を流れることが想定されます。そのため、市街地の整備の規模に対応する調整池を地区内に整備し、一時的に雨水を貯留することが必要となります。

調整池の規模は、整備する市街地の範囲や土地利用、流域の河川の整備状況等により決められますが、大規模な調整池の確保が必要となると考えられ、そのための用地を確保するため、地権者や地域住民等関係者の合意形成が課題となります。

調整池の位置は、地区内に分散配置する案や、水が集まる場所（例えば、小出川付近）に集約配置する案が考えられます。

調整池は、まとまった広さを確保できる場合、水が溜まっていない平常時には、親水空間や運動する場として利用できるようにすることも考えられ、その利活用や管理の仕方について検討します。



図（参考）慶應義塾大学SFCの調整池と調整機能を持つグラウンド

## (2) 大規模災害対策

本市を含む神奈川県一帯では、地震の切迫性が指摘されております。

本地区では、東海地震、南関東地域直下地震、神奈川県西部地震などの大規模地震が起きても、被害を最小限に食い止めるとともに、被災時における住民の生活や企業活動等への影響を最小限にするまちづくりを進めていきます。

耐震基準に沿って各種インフラや施設を整備していくことはもちろん、災害復旧に向けた器材や食料等の備蓄などについても検討していきます。

また、被災しても一定期間は、医療施設等における救護活動、市民生活、企業活動が継続できるよう、自立分散型のエネルギーシステムの構築をめざすとともに、各主体が連携して効果的に行動できるような仕組みの構築についても検討していきます。

大規模地震等の際には、鉄道をはじめとして公共交通機関が麻痺し、本地区に立地する企業や慶應義塾大学SFCに通う学生などが帰宅できず、一時的に当地に留まる必要が生じることも想定されます。そのため、今後、帰宅困難者対策についても検討します。