

大崎駅周辺地域都市再生緊急整備協議会 議事録

第二回 都市再生安全確保計画部会

日 時:平成29年5月22日(月)15:00～16:30

場 所:ゲートシティ大崎ウエストタワー 1階 ルームD

1. 開 会

(品川区防災まちづくり部防災課地域連携係 平原係長)

本日はお忙しい中、ご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。定刻になりましたので、大崎駅周辺地域都市再生緊急整備協議会第二回都市再生安全確保計画部会を開催いたします。本日の司会を務めさせていただきます、品川区防災まちづくり部防災課地域連携係長の平原でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、開会にあたりまして、部会長の品川区防災まちづくり部、古巻防災課長よりあいさつをさせていただきます。

2. 挨 拶

(部会長 品川区防災まちづくり部防災課 古巻課長)

都市再生安全確保計画部会の部会長を務めさせて頂いております、品川区防災まちづくり部防災課長の古巻と申します。よろしくお願いいたします。

本日はお忙しい中、第二回都市再生安全確保計画部会にご参加頂きまして、誠にありがとうございます。本部会は、本年3月に、都市再生特別措置法に基づき、協議会、協議会会議と共に都市再生安全確保計画を作成するために設立しました。来年度に大崎駅、五反田駅それぞれの駅周辺での帰宅困難者対策として、地域ルール策定や、訓練の実施といった具体的な対策を推進するにあたり、本年度中に都市再生安全確保計画を作成するという流れになります。本部会で策定する計画については、今後大崎駅周辺地域の防災対策を進めるにあたり、大変重要な計画になると考えております。本会における議論を通じ、実効性のある計画を作成し、大崎駅周辺地域をより一層、安全安心な街にするため、皆様のお力添えをお願いいたします。

お忙しい中ご出席いただいていることと存じますが、引き続きご理解ご協力をお願いいたしまして、簡単ではありますが挨拶とさせていただきます。本日はよろしくお願いいたします。

(品川区防災まちづくり部防災課地域連携係 平原係長)

ありがとうございました。続きまして、議事に入る前に事務局より連絡事項がございます。本日は広報用の資料や実施報告書を作成するために、写真撮影および録音をさせていただきます。また、部会において議決された事項等は品川区ホームページ等により公表させていただきますので、ご理解の程よろしくお願いいたします。

では、以後の進行につきましては古巻部会長にお願いしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

3. 議 事

1)大崎駅周辺地域都市再生緊急整備協議会の構成員について

(部会長 品川区防災まちづくり部防災課 古巻課長)

それではこれより次第に沿って議事を進めてまいります。「3. 議事 1)大崎駅周辺地域都市再生緊急整備協議会の構成員について」事務局より説明をお願いいたします。

(品川区防災まちづくり部防災課地域連携係 平原係長)

資料 1 につきまして説明させていただきます。資料 1「大崎駅周辺地域都市再生緊急整備協議会構成員名簿」をご覧ください。こちらの資料につきましては、変更のあった方のご紹介をさせていただきます。まず、「協議会」構成員につきましては前回からの変更はございません。「協議会 会議」および「都市再生安全確保計画部会」の構成員については一部変更がございました。また、今回からオブザーバーとして、町会・自治会の皆様にご出席を頂いております。

構成員の説明につきましては、以上となります。

(部会長 品川区防災まちづくり部防災課 古巻課長)

ありがとうございます。ただいま資料 1 についてご説明がありました。また、本日よりオブザーバーとして地元の方のご出席を頂いており、ご紹介をさせていただきました。ご質問等ございましたら挙手をお願いいたします。

(発言なし)

それでは、本年度は資料1にある構成員で審議を進めていきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

2)都市再生安全確保計画作成の進め方(案)について

(部会長 品川区防災まちづくり部防災課 古巻課長)

続いて「3. 議事 2)都市再生安全確保計画作成の進め方(案)について」、事務局より説明をお願いいたします。

(品川区防災まちづくり部防災課地域連携係 平原係長)

資料 2「都市再生安全確保計画作成の進め方(案)」について、本計画の作成支援に係る委託事業者より説明させていただきます。

（事務局 委託事業者）

資料 2 は、本計画の作成の進め方について示しております。昨年 3 月に第一回部会を開催させて頂きましたが、本年度は 4 回にわたり開催させて頂き、資料 2 に示している流れで計画の策定を行います。第二回部会のテーマは、地域の特性とその課題の抽出について、基礎調査結果の説明と同時に、皆さまから様々なご意見を頂きたいと考えております。ここで出たご意見等を事務局にてまとめ、第三回部会において地域特性や課題をまとめたものをお示しさせて頂ければと思います。その結果を踏まえて事務局で本計画の骨子を作成し、第四回部会にてご審議頂きます。以上の検討を踏まえ、事務局で本計画の素案を作成させて頂き、第五回部会で計画のご確認とご承認を頂きます。説明については以上です。

（部会長 品川区防災まちづくり部防災課 古巻課長）

ありがとうございます。都市再生安全確保計画作成の進め方ということで、本年度のスケジュールの説明がありました。本年度は合計 4 回の部会を開催し、最終的に都市再生安全確保計画(案)の確認、その後審議頂くという流れで進めていくとのことでしたが、この件につきましてご質問、あるいはご意見ある方はご発言をよろしくお願いいたします。

（発言なし）

では、本年度は資料 2 に沿って進めていくということでご承認を頂ける方は、拍手頂ければと思います。

（拍手）

ありがとうございます。では、「3. 議事 2) 都市再生安全確保計画の進め方(案)について」はご承認頂いたということで、次に進めさせて頂きたいと思います。

3) 地域特性、課題の抽出について

（部会長 品川区防災まちづくり部防災課 古巻課長）

続いて「3. 議事 3) 地域特性、課題の抽出について」に移ります。資料3について事務局から説明をお願いします。

（事務局 委託事業者）

資料 3「地域特性の確認と問題認識の共有のための意見交換」について説明させて頂きます。まず、本計画を策定するにあたり地域の基礎的な調査を行っておりますので、その結果の要点について説明します。その上で、本地域の実状についてのご意見等をお一人ずつ賜りますので、よろしくお願いします。それでは資料 3 の説明をさせて頂きます。

【資料 3 1.(1)基礎調査の対象範囲】 P.2

2 ページは、地域特性を検討するにあたっての基礎調査の対象範囲を示しています。都市再生緊急整備地域は、地図中の赤色の太い点線で囲まれた地域となりますが、大崎駅と五反田駅にまたがる地域となっております。そのため、地域の特性を把握するにあたっては、やや範囲を広げ、それぞれの駅から概ね

750mの範囲とし、オレンジ色の太い線で囲まれた部分を対象として調査を行っております。

【資料 3 1.(2) 基本的な特性: 地理的な特性】P.3～P.4

ここからは「(2) 基本的な地域特性」についてご説明させていただきます。最初に「地理的な特性」についてです。

3 ページ「①地形、鉄道線路等」では、目黒川が大崎・五反田両駅にまたがっているということが、最大の特徴となります。主な道路としては、五反田駅を通る国道1号、大崎駅付近を中心に通っている環状6号の2つがあります。また、首都高速2号目黒線と、首都高速環状線が通っております。鉄道の線路としては、山手線が真ん中を通っております。また、エリアの端の方では湘南新宿ラインや横須賀線の線路も通っています。さらに、五反田駅から東急池上線が伸びているという状況となります。また、地下鉄は浅草線が通っております。

4 ページ「②道路幅員」は、主な道路の幅員に着目したデータとなります。幅員の広い幹線道路としては、主に五反田駅周辺、大崎駅東側に通っています。大崎駅の南西の方は、4m未満の細い道路が数多く通っており、大きな通りが通っているエリア、狭あい道路の多いエリアが分布しております。

【資料 3 1.(2) 基本的な特性: 地域内の人に関する特性】P.5～P.7

続いて「地域内の人に関する特性」について説明させていただきます。

5 ページ「①昼間人口と夜間人口」は、円の大きさがそれぞれの人口の大きさを示しています。昼間に通勤や通学で来訪している方の人口(昼間人口)の方が、夜間人口よりも多いことが全体的な傾向となります。特に駅周辺では夜間人口に比べて昼間人口が著しく大きい傾向があります。

6 ページ「②従業人口 来訪者数」は、従業人口や来訪者数の分布を表しています。大崎駅周辺は特に従業人口が非常に多く、五反田駅も多くの方が密集して通勤している状況が見えます。ただし、本データの基になるパーソントリップ調査は毎年行われるものではないため、平成20年のデータを使っています。したがって、大崎駅周辺は現時点ではもう少し人口が多くなっている可能性があります。

7 ページ「【参考】鉄道各駅の一日常乗車人員の推移」は、約10年間の1日平均の乗車人員の推移をグラフ化したものです。著しく伸びているのが大崎駅になり、平成20年を起点に考えると五反田駅の場合は概ね1桁の伸びになっております。大崎駅は平成26年時点でJRと臨海高速鉄道ともに2桁の伸び率を示しています。したがって、大崎駅周辺の来訪者数も、6 ページ「【調査データ 4】来訪者数」のグラフは、現時点ではもう少し伸びていることが推測されます。

【資料 3 1.(2) 基本的な特性: 施設や建物に関する特性】P.8～P.10

次に「施設や建物に関する特性」です。

8 ページ「①建物用途の分布」は、建物用途の分布に関するデータとなります。大崎駅周辺は、ビジネスのための施設、あるいは集合住宅が中心になっております。また、五反田駅の周辺は、様々な用途の建物が混在して分布している状況となります。ただし、どちらの駅についても駅から少し離れると住宅街が広が

っているといった傾向になります。

9 ページ「②主な広域集客施設等」では宿泊施設や多目的ホールのように、遠方からお客様が来訪される施設も点在しているという特徴がみられます。このような施設では、鉄道が止まるとすぐには帰れない場所からも、多くの人々が来訪することが予想されます。

10 ページ「③駅周辺のバスターミナル等」は、駅周辺のバスターミナルを示しており、両駅には鉄道だけではなくバスの利用者も多いと考えられます。

以上が「(2)基本的な特性」に関する基礎データとなります。

【資料 3 1.(3)災害時のリスクに関する特性】 P.11～P.15

ここからは、災害が起こった場合に考えられるリスクに関するデータをご紹介します。

11 ページ「①建物の耐火性等」は、建物の耐火性に関する分布図となります。基本的には耐火構造の建物がほとんどであり、不燃化が進んでいる地域と考えられます。ただし、地図の南西付近には小規模な建物が密集しており、駅周辺の地域よりも若干、耐火性の観点では不安が残るとみることができます。

12 ページ「②危険箇所等」は、地域の急な崖、斜面等を示す急傾斜地崩壊危険箇所の分布図となります。地域の真ん中を通っている目黒川を中心に、その周囲に斜面が多数あり、駅周辺に向かってすり鉢型にくぼんでいるような地形になっているため、人が低い方へ自然に流れてくる可能性があります。

13 ページ「③一時的に避難できる公園、広場等の有無」は、公園や広場の所在を示しています。災害時に一時的に安全を確保するために避難する場所である、公園や広場をマッピングしたものです。大崎駅周辺では、大規模な開発に伴い公園等が整備されたこともあり、多くの公園や広場等があるように見受けられますが、五反田駅方面では公園や広場等が少ないという状況となります。

14 ページ「④滞留者、帰宅困難者の推計」では、滞留者、帰宅困難者の算出方法を示しております。算出にあたっては、パーソントリップデータ等の様々な統計データを使い、発災時にどのくらいの人が地域内にいるのかを算出した上で、どのくらいの人数が安全確認できるまで一時的に外に出るのかという「滞留者（一時避難者）」を出しています。さらに、この中から自宅までの距離が遠く、歩いて帰れない人を「帰宅困難者」として算出しています。

15 ページには、最終的な滞留者・帰宅困難者の人数を大崎駅と五反田駅それぞれで算出しております。例えば「①屋内滞留者（従業者）」は「滞留者」になり得ますが、東京都の条例により 3 日間は自分の会社にとどまるため帰宅困難者は 0 と想定しています。また、「③自宅滞在者（待機人口）」は、帰宅困難者とはならないため 0 となります。「⑤鉄道利用者」については、必ずしも遠方から来た人とは限らないため、一定割合の方が帰宅困難者となる推計値となります。

このような算出方法で、大崎駅では滞留者が 72,228 人、帰宅困難者が 41,605 人、五反田駅では滞留者が 77,098 人、帰宅困難者が 43,219 人となります。ただし、机上での推計値となりますので、あくまでも目安として考えて頂ければと思います。

ここまでが基礎調査を行った結果から見てくる主な地域特性となります。

【資料 3 2. 地域の実情についての意見交換】 P.16～P.17

ここからは、データでは把握しづらい地域の実態について、実際に大崎駅周辺地域でご活躍されている構成員の皆さまから様々なご意見、コメント等を頂きたいと思います。構成員の皆さまの実感を盛り込んでいくことによって、血の通った計画づくりを目指していきたいと思しますので、よろしくお願いいたします。

(構成員 大崎再開発ビル株式会社)

私どもは、大崎駅東口の大崎ニューシティの管理・運営を受託している会社です。大崎ニューシティには4つのオフィス棟とホテル、低層階が店舗街になっており、物販と飲食など約40店舗ほどあります。私どもは、大崎ニューシティにある各オフィスビルの運営会社を統括した全体の管理・運営を受託している立場となります。昼間人口が概ね4,000人、夜間はホテルの滞在者が中心となります。

ビル1階に大型のスーパーがありますが、災害時における食料品の取扱いが課題となります。現時点ではスーパーと協定を締結するには至っておらず、災害時の有効活用が必要と考えていますが、現段階では具体的な取り組みまでは進んでいない状況です。また、オフィスの従業者に関しては、都の条例によって3日間のとどめおきに関する対策がなされているということを前提としております。帰宅困難者対策としては300～400名くらいの緊急の食糧、水、トイレ等を準備しております。

もう一つの課題は、区との防災協定を締結することを考えておりますが、防災協定を締結した場合でも、発災時には独自に行動する必要があると考えております。区からの指導等を待っている対応が遅れる可能性もあり、独自の動きをさせて頂くという協定を締結したいと考えているところです。

また、災害が起きたときに「どのような行動を取るか」は、それぞれの街区が独自に動かざるをえないと考えますが、今回の都市再生安全確保計画と「どのように整合をとり、どのような効果がでるのか」が第3の課題かと考えます。

大崎地区では、「大崎まちづくり協議会」という組織があり、各街区が参加して活動を進めています。その中にはマンション等も含まれているため、地域の住民組織と一緒に「地域としてどのようなことができるのか」を検討することが課題と考えます。

(構成員 ゲートシティ大崎街区管理組合)

ゲートシティ大崎は、大崎駅の東側に立地し、タワー2棟、商業施設、本会場であるゲートシティホールも含めた文化施設等があります。

当団体は、ゲートシティ大崎全体の管理・運営を行っており、災害時の対策として非常用発電機の72時間化の工事が昨年度完了いたしました。また、他にも様々なハード面の対策を進めています。

収容人員は、従業者が17,000人おり、東京都の指導に従い3日間事業所にとどまることを前提に、事業所には備蓄品等を整備して頂くようお願いをしております。

帰宅困難者の対策については、ハード面での対応を進めており、ゲートシティホール地下1階での一時滞在を想定した準備を進めております。また、約300人×3日間分の備蓄をしています。

従業者に加え商業施設を抱えており、ゲートシティホールの来訪者等々まで含めると、相当数の方が災

害に巻き込まれると想定されます。しかし、ビルスタッフの人数は限られており、運用面で「どのように効率的に進めるのか」が課題となります。本年度この対策について検討を進めています。

（構成員 アートヴィレッジ大崎セントラルタワー）

アートヴィレッジ大崎セントラルタワーは、オフィスビルやレストランが入っているビルとなります。昼間は人口密度が非常に高いですが夜間になると人口が少なくなります。アートヴィレッジ大崎では、帰宅困難者対策として区との協定を締結しております。その中で 100 名分の備蓄品等を預かっており、災害時に対応することとしております。また、駅から若干離れているため、災害時の「情報の入手方法」が課題となります。ラジオなど様々な備品類を準備していますが、それらが使えない時の対応が課題となります。

アートヴィレッジ大崎の周りには、大崎フロントタワーや賃貸マンション、分譲マンションのあるビュータワー、ル・サンク大崎シティタワーがあります。それぞれ別々の管理となっているため、災害に関する取り組み状況を、一部、把握できていないところもあります。

また、昼間は目黒川沿いに多くの人通りがあることが特性となります。線路沿いの道に関しては昼夜とも、それほど人通りは多くはありません。

（構成員 株式会社明電舎）

10 年程前にシンクパークタワーが竣工し、その頃から大崎駅西口の再開発が進んできました。災害時の課題という点では、先ほど資料 3 の 11 ページの説明にあったとおり、大崎駅西側から少し離れた場所では住宅地が続いており、災害時に煙に巻かれてしまう可能性があるという話しが挙がっています。また、大崎まちづくり協議会に参加しており、近隣のビルと連携を取りながら情報共有等を図っております。

（構成員 オーバルコート大崎マークウエスト管理組合）

オーバルコート大崎は、大崎電気工業、日野学園の近隣に位置しております。オーバルコート大崎は、本年で 17 年目を迎えます。事務所棟が 2 棟、住宅棟が 2 棟の計 4 棟で構成されていますが、4 棟全体の管理組合が構成されておらず、普段は独自に動いているため、災害時に「どのように連携を取るか」が課題と認識しています。

オーバルコート大崎マークウエスト単体では、館内のテナントには地震発生後 3 日間はオフィス内にとどまり、そのための災害備蓄品も整備しておくよう依頼はしていますが、実態を把握しきれていない部分もあります。今後、状況把握についても深く関与した方がよいと考えています。

また、1 階に飲食店などがあり、3 日間とどまる必要がある際の連携を模索したいと考えています。

（構成員 大崎電気工業株式会社）

当社は、東五反田 2 丁目の東五反田スクエア 1 階から 3 階を区分所有しています。ビルとしては 2009 年に竣工し、周辺は非常に整然とした雰囲気となります。2011 年の東日本大震災では、ビル自体が新しかったため、館内にいた社員が安心して滞在できたという状況でした。また、ビルには被災判定システムが導

入されており、ビル内での滞在可否の判定もできるようになっています。

ビル管理会社によって 1 階にニュースなどを発信できるデジタルサイネージが設置されています。会社内にもテレビ等がありますが、ビル 1 階でも共通の情報発信の機器を備えています。

これは質問ですが、資料 3 の 11 ページ「【調査データ 9】建物構造の分布」において五反田駅の一部が木造となっていますが、駅の構造上木造が残っているという理解でよろしいでしょうか。

（構成員 東京急行電鉄株式会社）

五反田の駅ではホームの柱を支える部分が木造となっております。こちらのほうは更新工事を進めており、本年度内に木造の柱を撤去して新しい鉄骨の柱となる予定です。

（構成員 パークシティ大崎三井不動産レジデンシャルサービス）

パークシティ大崎は、北品川 5 丁目に立地しています。一昨年、竣工したばかりで 40 階のオフィスビルが 2 棟、40 階建てのマンションが 1 棟、10 階建てのマンションが 1 棟など全部で 7 つの建物で構成されています。

備蓄食糧等については、マンションでは 1 日分準備しており、オフィスビルについては、各テナントに対して 3 日分準備するよう依頼していると管理会社から伺っています。また、帰宅困難者に係る協定を区と締結しており、オフィスビル 2 棟と 40 階のマンションについては、帰宅困難者の一時滞在施設を設けています。ただ、災害時は区から指示がある想定ですが、実際にどこまでご指示頂けるのかが懸念されます。ある程度独自に退避した方がよいのかは相談させて頂ければと考えています。また、災害時は建物内の人々が屋外に出ることが予想されますが、その際に公園があるとはいえ、建物の規模に対してスペースが狭いということが懸念されます。そのため、管理している立場として「災害発生直後にどこまで混乱を防止できるか」ということが課題となります。

（構成員 東京電力パワーグリッド株式会社 品川支社）

はじめに、東日本大震災では、計画停電等で大変ご迷惑をお掛けしたかと思います。また、福島事故につきまして、皆さまに大変なご心配とご迷惑をお掛けいたしましたことを、この場をお借りいたしまして深くお詫び申し上げます。

東京電力は、昨年 4 月の電力完全自由化を機に「発電の会社」、「送電の会社」、「小売りの会社」に分社化し、当社は「送電の会社」となります。発電と小売りは完全自由化となりましたが送電に関しては、引き続き一社体制となっております。私どもは中立な立場で送電線を運用し、使用料を各小売会社から頂くという事業スタイルとなり、誰が売った電気であっても一定の料金でお客さまにお届けをする立場となります。

私どもは帰宅困難者対策というよりも、各社員に「とにかく出勤しなさい」という立場ですので、会社としては、帰宅困難者対策については特に意見はないというのが正直なところです。なお、社員分の非常用食糧等は、備蓄している状況です。

災害時には被害のなかった電力会社から被災地に応援がきます。去年の 4 月には当社も熊本に応援に

参りました。そうした場合、例えば駐車場や資材置き場などが明確には確保ができていません。私どもの事業所によっては、各自治体と協定を締結している場合もありますが、災害が発生した際「どこまでスムーズに連携できるか」が課題です。その辺りは、少しでも早く復旧できるよう可能な限り努力いたしますという回答となります。

(構成員 東京ガス中央支店)

東京ガス中央支店は、品川区も担当させて頂いておりますが事業所としては目黒に所在しております。

東京ガスでは、高圧、中圧ガスは災害時にもなるべく供給を継続するという方針で動いております。また、家庭で利用される低圧のガス管は、供給エリアの 85%程度が耐震化されており、今後さらに増やしていくよう取り組んでいます。ただし、災害時は、2 次災害を防止するために当社側でガスの供給自体を止めてしまうということがあります。一度ガスを止めると、配管設備などに損傷がないか確認し、順次再開していきます。損傷がなければすぐに復旧の可能性もありますが、被害の大きさによっては「ガスの漏えい」を確認します。中央防災会議による被害想定と同程度の地震が発生した場合、復旧の目安は最大 6 週間ほどとなります。また、阪神淡路大震災レベルでの目安は、55 日程度となります。現在、2020 年までに 30 日以内に復旧できるよう取り組んでおります。

大崎や五反田周辺は事業所も多いため、事業継続の観点からコジェネレーションなどによる自家発電の確保や、中圧ガスの供給設備の導入を検討して頂けるとよいと思います。

(構成員 東日本電信電話株式会社 東京南支店)

災害時は、生命等を守るための重要な通信が優先されるため、電話がつながりにくくなります。帰宅困難者が家族と連絡を取りたい場合、災害用伝言版等を利用して頂いております。利用方法等については、地域の防災訓練等でご説明をさせて頂いています。また、災害時用公衆電話(特設公衆電話)の導入を区と協力しながら進めており、災害時の備えを今後もさらに進めている状況です。

また、通信設備が被災しても稼動し続けるということが最大の使命となりますので、停電時でもエンジンで稼動させるといった備えを平時から進めています。

(オブザーバー 大崎居木橋町会)

当町会には、平成 28 年の時点で約 1,300 所帯があります。ほとんどがマンションであり一戸建ては約 40 所帯くらいとなります。再開発も進んでおり、区内で一番先にマンションだけの町会になるのではと思っています。

東日本大震災ではマンションでも高層階へ上がれない方が何人か発生し、ゲートシティ大崎の集会所を開けて頂きました。平常時は手続きが必要ですが、当時は緊急の対応を取って炊き出し等を実施した経緯もあり、協定書を作りました。本来であればゲートシティ大崎の帰宅困難者の方が入る場所ですが、町会優先でお貸し頂けるという協定書を結んでおります。

また、当町会を通る山手線の災害対策はどのようになっているのかお聞きしたいと思います。

(オブザーバー 居木橋町会)

居木橋町会は大崎 1 丁目に所在し、目黒川、山手線に囲まれています。住民は、マンション等で 2,000 人前後ですが、橋が壊れてしまうと避難や物資搬送が滞ってしまい孤立してしまう地区でもあります。

当町会が避難する場所は大崎 3 丁目の芳水小学校ですが、受入人数が 61 名となっています。2,000 人以上もの人が住んでいますが、どのように避難するかが決定していない状況となります。マンションの場合、自助として、避難所にいかないことが前提となりますが、例えば、ワンルームマンションの方で備蓄品を用意していない方に、避難所である芳水小学校を事前に案内すると、災害時にすぐに避難所に移動してしまうこともありえます。例えば、区からマンションの場合とはどまってもらよう案内しないと、すぐ避難所が溢れてしまう可能性があります。区では、避難しないでくださいとは言えないため、実際は課題が多いと感じます。町会としては区とも協議しますが、自分たちで力をつけて自助を推進しないと、行政は当てにならないというところが分り、すごく勉強になったなということがあります。

(構成員 東京急行電鉄株式会社 五反田駅)

五反田駅は、東急池上線のターミナル駅で 1 日約 10 万人のお客さまにご利用頂いております。そのうち約 7 割が山手線の乗換え客、残りの 3 割が通勤や通学のお客さまという内訳です。

先ほどもありましたが、五反田駅のホームの柱は木造ということで、非常に古い駅となります。ホームを支えている柱もトレスル橋という非常に古い工法のものですが、耐震補強の工事も既に終了しており、東日本大震災クラスではホームが崩落するという心配はないと施設担当の者から伺っております。

五反田駅は弊社の中でも非常に特殊な構造で、隣接する商業ビルであるレミィ五反田の 4 階に駅があります。

東日本大震災では、鉄道が止まってお客さまが駅に入れない状態が長時間にわたり、駅の外で非常に寒い中待って頂いたということがありました。当社でもコンコースに敷くマット等をご用意していますが、そのマットにどのくらいのお客さまが座れるのかを検証をしたところ、五反田駅は改札外のコンコース通路が非常に狭いため、レミィ五反田の階段を利用しても約 200 名程度のお客さましかお待ち頂けないということが分かりました。したがって、乗降客が運転再開を待つためのスペースの確保が課題となります。

その他、大崎警察署の協力を頂きまして駅の係員がワイシャツ等を使って負傷者を運搬する訓練をしたり、年間定期的に AED や心肺蘇生の訓練をして備えております。

(構成員 東京臨海高速鉄道株式会社)

臨海高速鉄道は、大崎と新木場を結ぶ臨海線の運営を行っております。大崎駅は業務を全て JR に委託をしているため社員が存在しません。また、大崎駅の利用者は大部分が埼京線や湘南新宿ラインを利用するため、大崎駅での降車や乗り換え客は比較的少ないと思います。また、年に 4～5 回程度、JR 大崎駅との連絡会があり意見交換や情報交換を行っています。

品川区内には、他に臨海線が 3 駅あり、こちらにつきましては、区や消防・警察と協議を進め、訓練等を行っています。

（構成員 東日本旅客鉄道株式会社 東京支社）

JRでは地震計を各箇所を設置しており、地震の大きさによって列車を止めたり、または徐行で動かしたりすることになっています。

東日本大震災の際は、東京管内は震度5強でしたが、このクラスになると運転見合わせとなり、線路を徒歩巡回して点検しないと運転できないという状況でした。私は当時、東京総合指令室に勤めておりましたが、14時46分に地震が発生し、山手線は駅間で一斉に列車が止まりました。駅間に列車が止まった場合、まず乗客を最寄り駅まで降車誘導して救出します。その後に停車している電車の場所まで各箇所の係員が徒歩で巡回をしながら、線路に異常がないか確認します。東日本大震災では設備に大きな被害がなかったため、翌日には運転を再開できました。しかし、大規模な地震で線路に被害が出た場合、どの程度運転見合わせになるかは、ケースバイケースとなります。ただし、早期に復旧することが鉄道会社の使命となりますので最優先で復旧に取り組みます。また、帰宅困難者は、各駅で滞留できる規模によって算定しており、その人数に見合った備蓄品を確保している状況です。

（事務局 委託事業者）

ありがとうございました。一通りご意見を頂きましたが、追加でご意見のある方はいらっしゃいますでしょうか。

（発言なし）

再開発が進んでいるエリアもありながら、まだソフト面での対策が進んでいないのではないかとご意見や、一部従来の古い住居が残っている地域があり、新しい地域についても避難所の充足率がまだ不十分なのではないかといったご意見も頂けたかと思います。本日頂いた情報を基に、地域の課題を抽出する際のご意見として反映させて頂きます。貴重なご意見、ありがとうございました。

それでは、部会長に進行を戻します。よろしくお願いいたします。

（部会長 品川区防災まちづくり部防災課 古巻課長）

ありがとうございます。ただいま、様々なご意見を頂きました。地域特性ということで資料3にまとめたものをお示ししておりますが、先ほど頂いたご意見を含めてさらにブラッシュアップし、計画の中に反映できればと思います。

特に、追加でご意見等は大丈夫でしょうか。

（発言なし）

もし何かございましたら事務局にご連絡頂ければと思いますので、よろしくお願いいたします。では、議事3につきましては以上で終了します。本日の議事については以上になりますので、進行を事務局に戻します。

(品川区防災まちづくり部防災課地域連携係 平原係長)

それでは、続きまして資料4「大崎駅周辺地域都市再生緊急整備協議会 第三回都市再生安全確保計画部会の開催について」をご覧ください。次回は7月24日(月)15時から、今回と同様にゲートシティ大崎ウエストタワー ルームDで開催する予定としておりますので、ご出席のほどよろしくお願いいたします。

こちらの資料4の2枚目に出欠票を付けさせて頂いておりますので、7月10日(月)までに品川区事務局まで、電子メールもしくはFAXにて送信頂きますようお願い申し上げます。

今後のスケジュールにつきまして、また、全体につきましてご意見、ご質問等ありますでしょうか。

(発言なし)

特にないようでしたら、これで大崎駅周辺地域都市再生緊急整備協議会 第二回都市再生安全確保計画部会を閉会いたします。どうもありがとうございました。

以 上