資料3

[大崎駅周辺地域都市再生緊急整備協議会
都市再生安全確保計画部会　資料]

第2回 都市再生安全確保計画部会

「地域特性の確認と問題認識の共有のための意見交換」

平成29年5月22日

意見交換の進め方

１．地域特性に関する基礎調査結果の説明

（1）基礎調査の対象範囲

（2）基本的な特性

- 地理的な特性
- 地域内の人に関する特性
- 施設や建物に関する特性

（3）災害時のリスクに関する特性

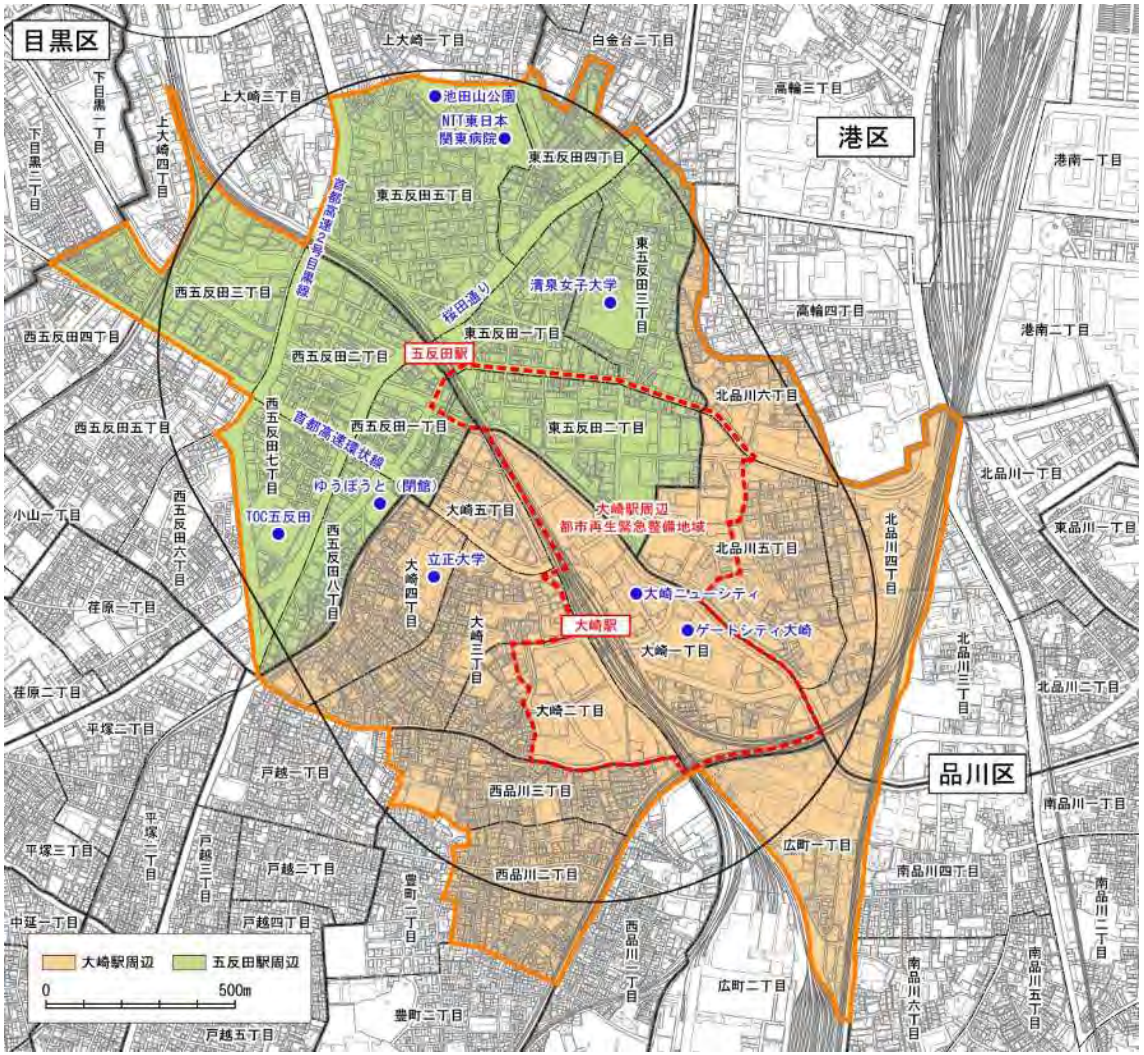
- 建物の耐火性
- 危険箇所等
- 一時的に避難できる公園、広場等の有無
- 滞留者、帰宅困難者の推計

２．地域の実情についての意見交換

（1）基礎調査の対象範囲

■「大崎駅周辺都市再生緊急整備地域」は、大崎駅、五反田駅にまたがる地域が指定されてることから、地域の特性を把握するための調査は両駅から概ね７５０m以内（オレンジ色実線の枠線内）を対象とした。

対象範囲



出所：ターミナル駅周辺帰宅困難者基礎調査報告書　大崎・五反田駅周辺地域編

（2）基本的な特性：地理的な特性
①地形、鉄道線路等

■ 地形

【主要な河川】

目黒川：対象範囲の中心部を基準に見て、北西方向から南東方向へ流れている。

【主要な道路】

国道１号：五反田駅を中心に見て、北東方向と南南西方向に伸びる。
西五反田一丁目交差点より北東方向は桜田通り、南南西方向は第二京浜である。

山手通り（環状６号線）：大崎駅を中心に見て北西方向と南東方向に伸びる。
西五反田一丁目交差点で国道１号線と、対象範囲の先の北品川二丁目交差点で
国道１５号線と交わる。

首都高速２号目黒線：五反田駅周辺エリアの西側を南北に伸びる。（高架）

（首都高速環状線）：山手通りに並行する山手トンネルを通る。（地下）

■ 鉄道の線路

ＪＲ　：山手線の通る線路が対象範囲の中心部を基準に見て、北西方向と南東方向に伸び、大崎駅から品川駅方向に大きく向きを変える。
また、対象範囲の南東部には、大崎駅から西大井方向に向かう湘南新宿ラインの通る線路と、横須賀線の品川ー西大井間の線路がある。
（一部東京臨海高速鉄道りんかい線と重なる）

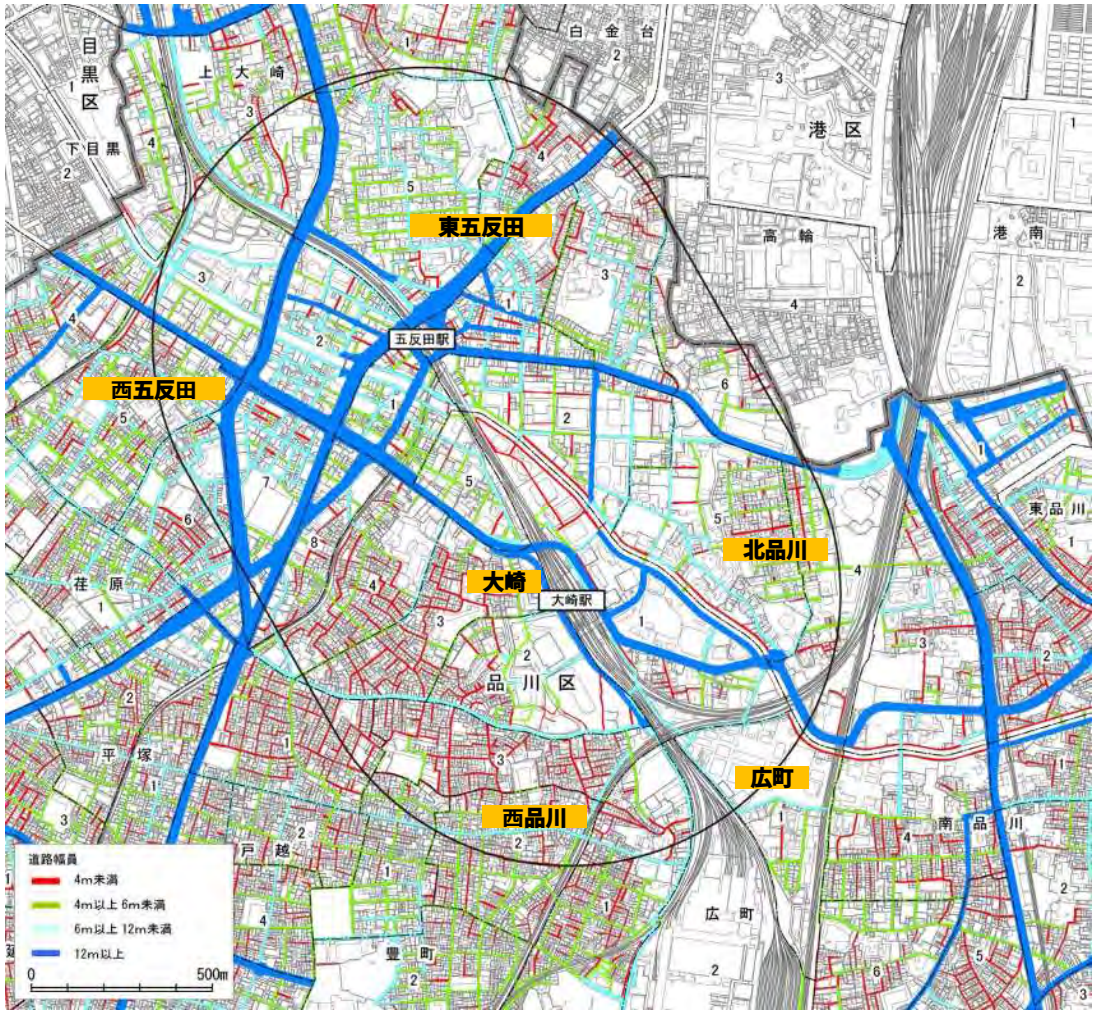
東急　：五反田駅から南西方向に池上線の線路が伸びる。（高架）

（都営地下鉄）：五反田駅を中心に北東ー南南西方向に地下を浅草線が通る。

（2）基本的な特性：地理的な特性
②道路幅員

- 五反田駅周辺と大崎駅東側のエリアは、広幅員の主要幹線道路が通り、地区内は碁盤の目状に道路が整備されている。東五反田２丁目、大崎１、２丁目、北品川５丁目などにおいては、近年大規模開発に合わせた道路整備が進められている。また、大崎駅の南西側のエリアでは幅員4m未満の細街路が多くみられる。

【調査データ1】道路幅員

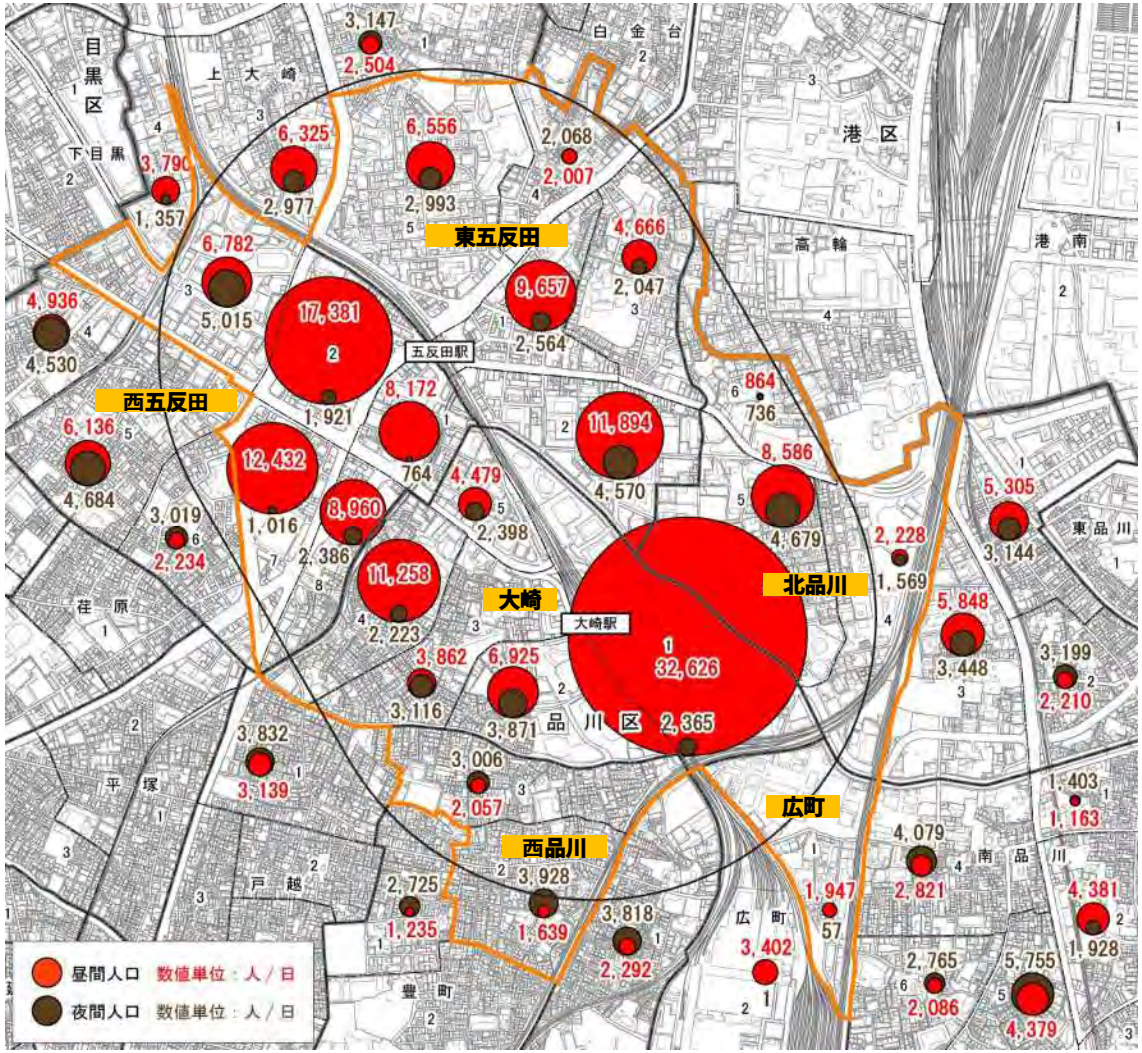


出所：ターミナル駅周辺帰宅困難者基礎調査報告書　大崎・五反田駅周辺地域編

（2）基本的な特性：地域内の人に関する特性
①昼間人口と夜間人口

■ 昼間人口は、大崎駅周辺の大崎１丁目や東五反田２丁目、五反田駅周辺の西五反田２丁目や東五反田１丁目のほか、大規模商業施設や大学のある町丁目に集中している。

【調査データ2】　昼間人口、夜間人口

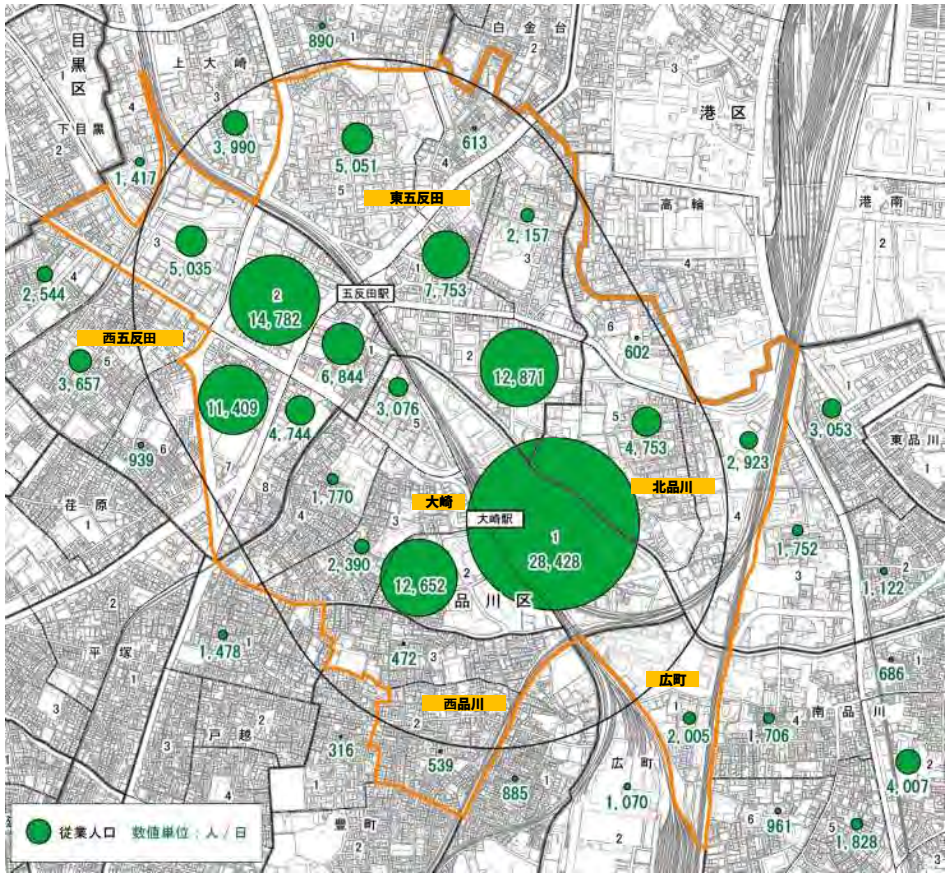


出所：ターミナル駅周辺帰宅困難者基礎調査報告書　大崎・五反田駅周辺地域編

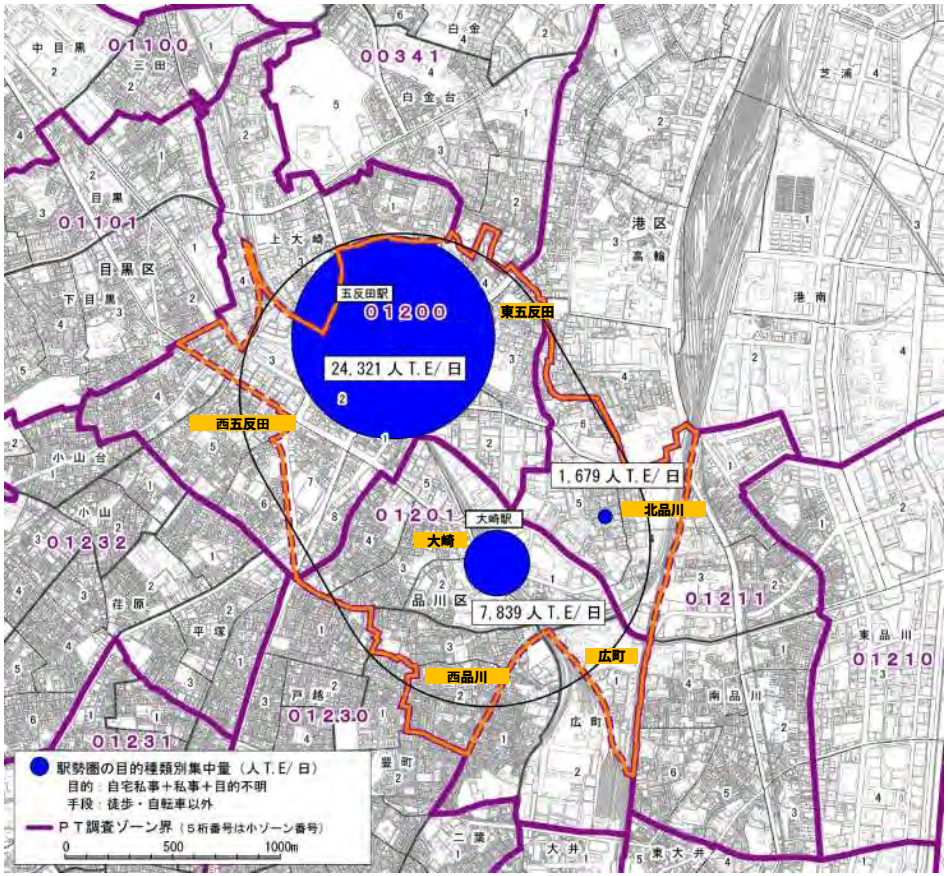
（2）基本的な特性：地域内の人に関する特性
②従業人口　来訪者数

- 従業人口は、大崎駅周辺の大崎１、２丁目、東五反田２丁目、五反田駅周辺の西五反田２丁目、大規模な商業施設のある西五反田７丁目で多い。
- 来訪者数は、大崎駅周辺に比べて、飲食店など多様な施設が集積する五反田駅周辺の方が多い。

【調査データ3】従業人口



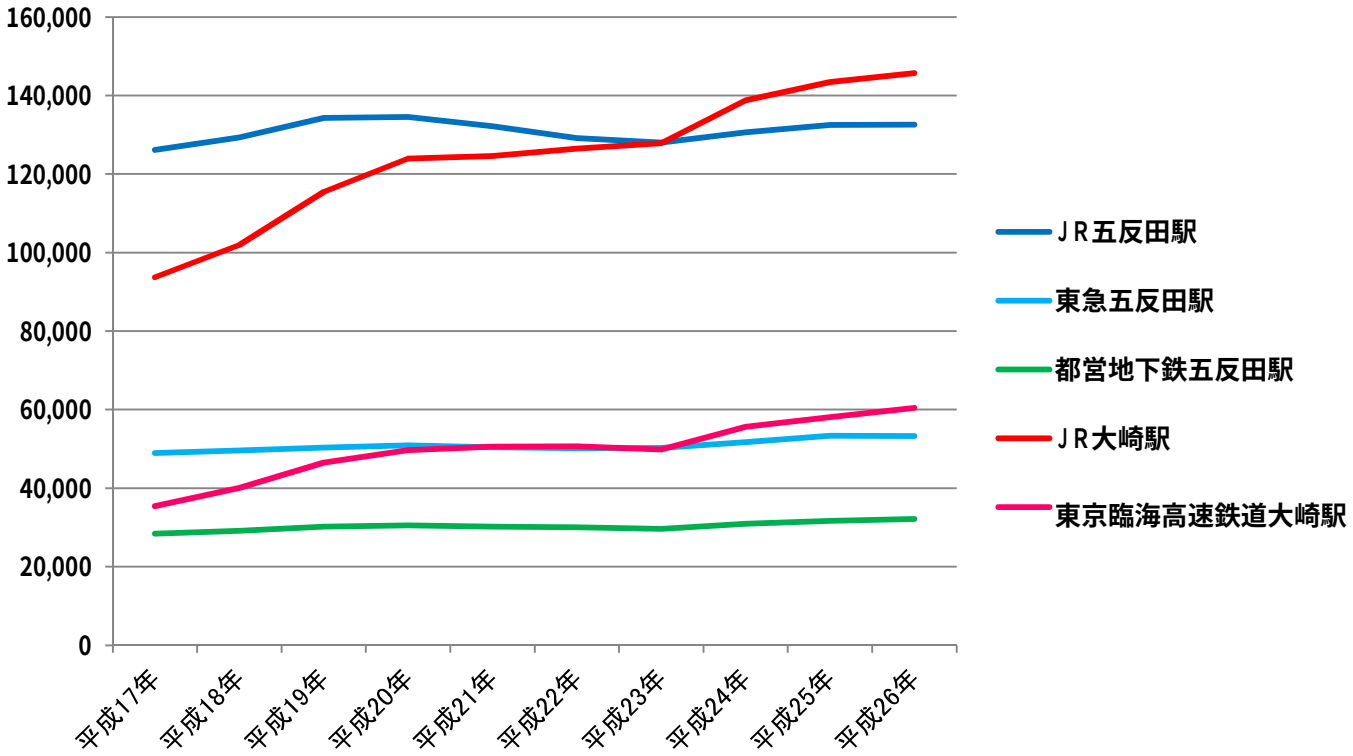
【調査データ4】来訪者数



出所：ターミナル駅周辺帰宅困難者基礎調査報告書　大崎・五反田駅周辺地域編

（2）基本的な特性：地域内の人に関する特性
【参考】鉄道各駅の一日平均乗車人員の推移

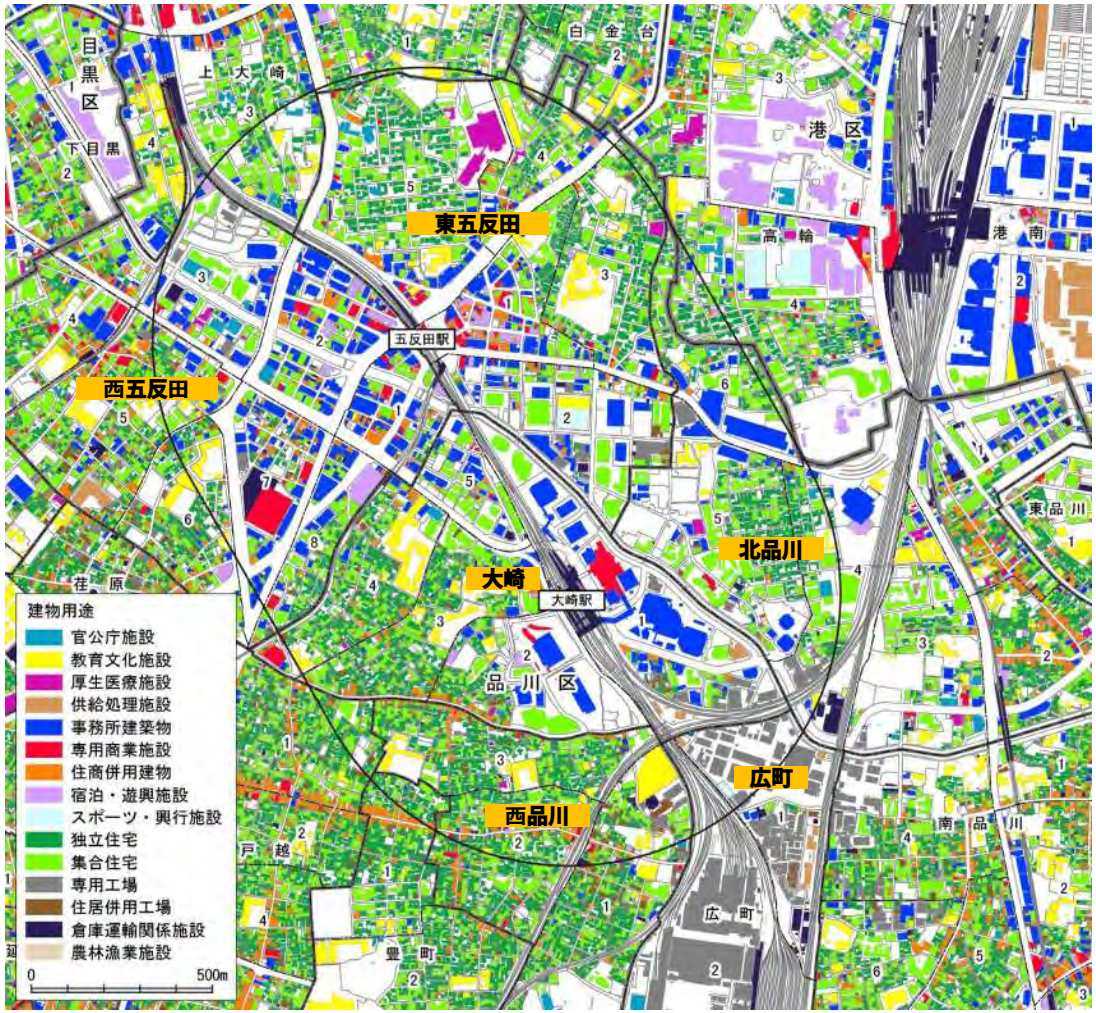
- 五反田駅の場合、平成２０年度を基準とすると、平成２６年度の増加率は以下のとおり。
  ＪＲ：－１．４％、東急：４．６％、都営地下鉄：５．２％
- 大崎駅の場合、平成２０年度を基準とすると、平成２６年度の増加率は以下のとおり。
  ＪＲ：１７．６％、東京臨海高速鉄道：２１．６％



（2）基本的な特性：施設や建物に関する特性
①建物用途の分布

- 大崎駅周辺は、大規模な業務施設、集合住宅が中心となる。五反田駅周辺は、商業、業務、宿泊、集合住宅等、様々な用途が分布している。また、駅から少し離れたエリアでは、小規模な集合住宅、独立住宅の他、教育文化施設の立地もみられる。

【調査データ5】建物用途の分布

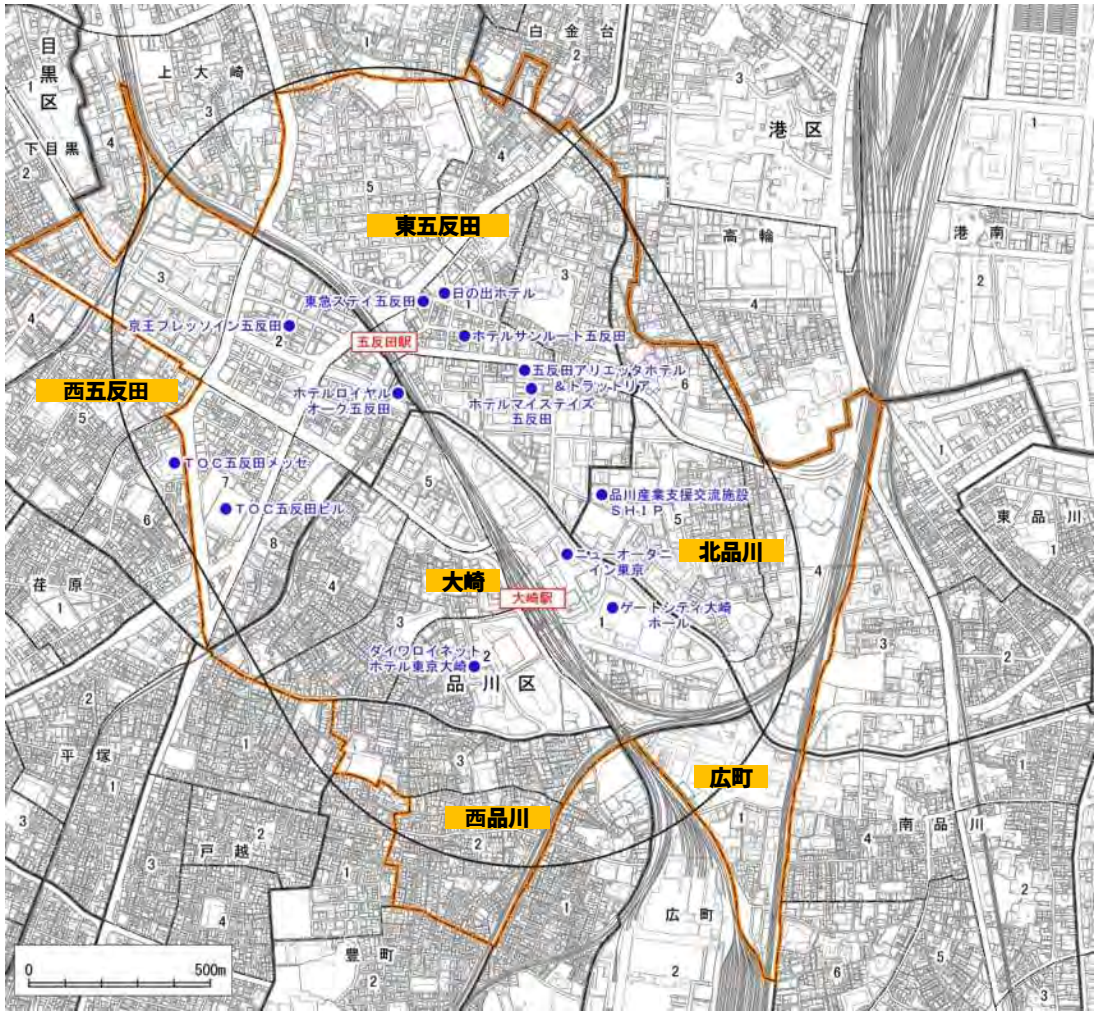


出所：ターミナル駅周辺帰宅困難者基礎調査報告書　大崎・五反田駅周辺地域編

（2）基本的な特性：施設や建物に関する特性
②主な広域集客施設等

■ 各駅周辺には、宿泊施設、多目的ホールなど、遠方からの来客が見込まれる集客施設が点在する。

【調査データ６】主な広域集客施設



出所：ターミナル駅周辺帰宅困難者基礎調査報告書　大崎・五反田駅周辺地域編

（2）基本的な特性：施設や建物に関する特性
③駅周辺のバスターミナル等

- 大崎駅周辺のバス乗り場は、駅東口の山手通りと西口バスターミナルの2ヶ所にあり、乗り場は6ヶ所となる。
- 五反田駅周辺のバス乗り場は、西口駅前広場、東口駅前広場の2ヶ所にあり、乗り場は5ヶ所となる。

【調査データ7】大崎駅周辺のバス停留所

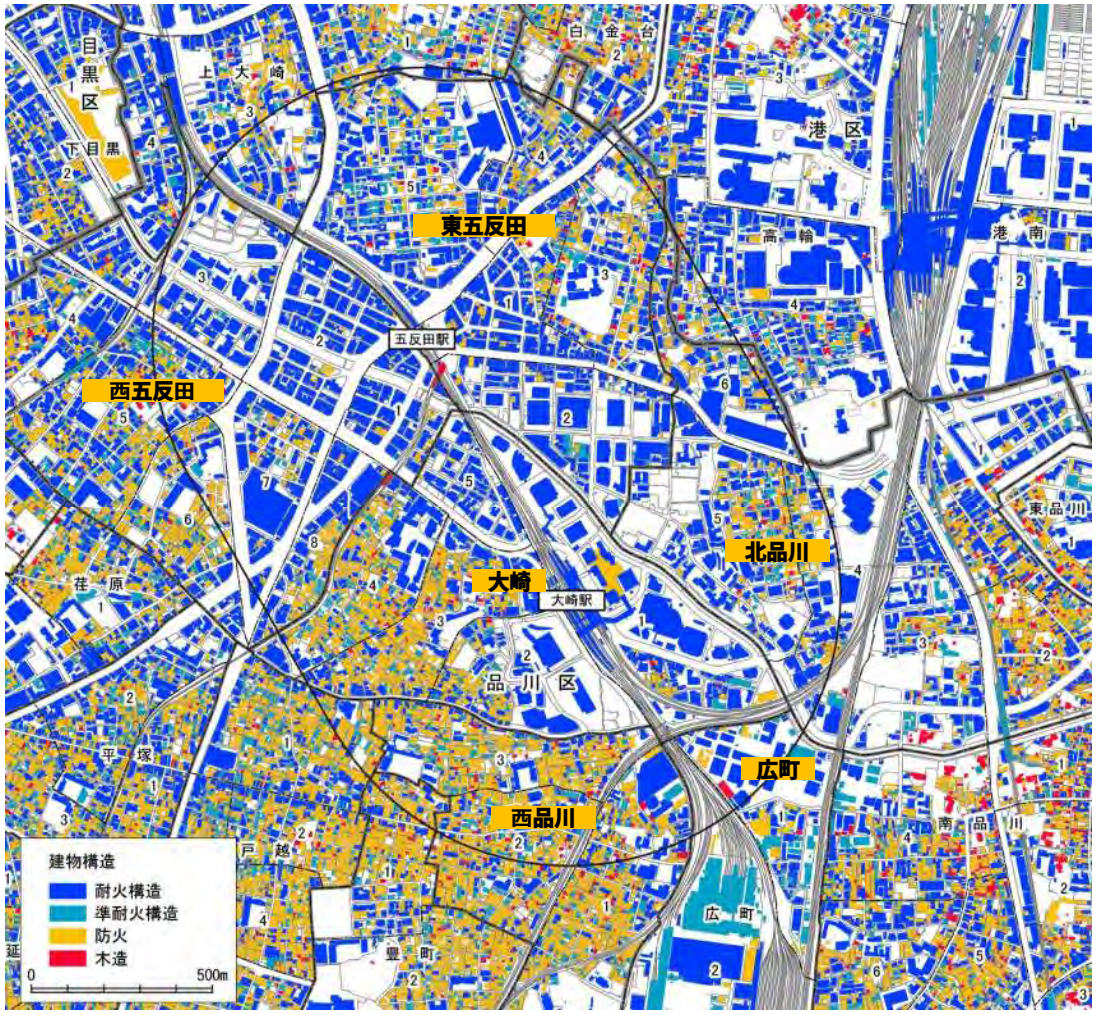
【調査データ8】五反田駅周辺のバス停留所

出所：ターミナル駅周辺帰宅困難者基礎調査報告書　大崎・五反田駅周辺地域編

（３）災害時のリスクに関する特性
①建物の耐火性等

- 大崎駅の東側と五反田駅周辺はほとんどが耐火構造の建物で占められている。また、大崎駅の西側は駅に隣接する街区は再開発により不燃化が進んでいるが、大崎３、４丁目、西品川２、３丁目は防火構造の小規模な建物が密集している。

【調査データ9】建物構造の分布

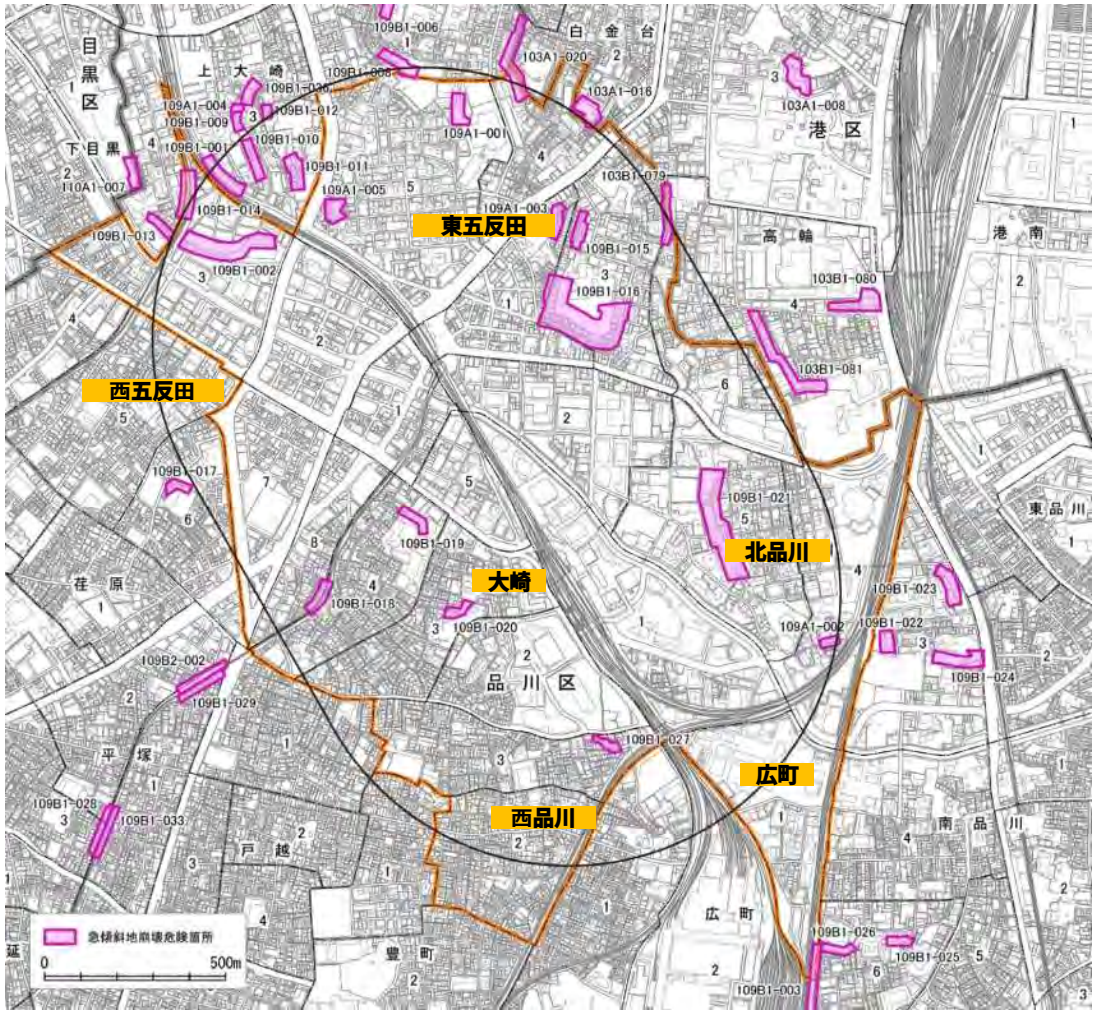


出所：ターミナル駅周辺帰宅困難者基礎調査報告書　大崎・五反田駅周辺地域編

（３）災害時のリスクに関する特性
②危険箇所等

- 五反田駅北側と東側、大崎駅東側等に急傾斜地崩壊危険箇所分が見られる。

【調査データ１０】急傾斜地崩壊危険箇所分布図

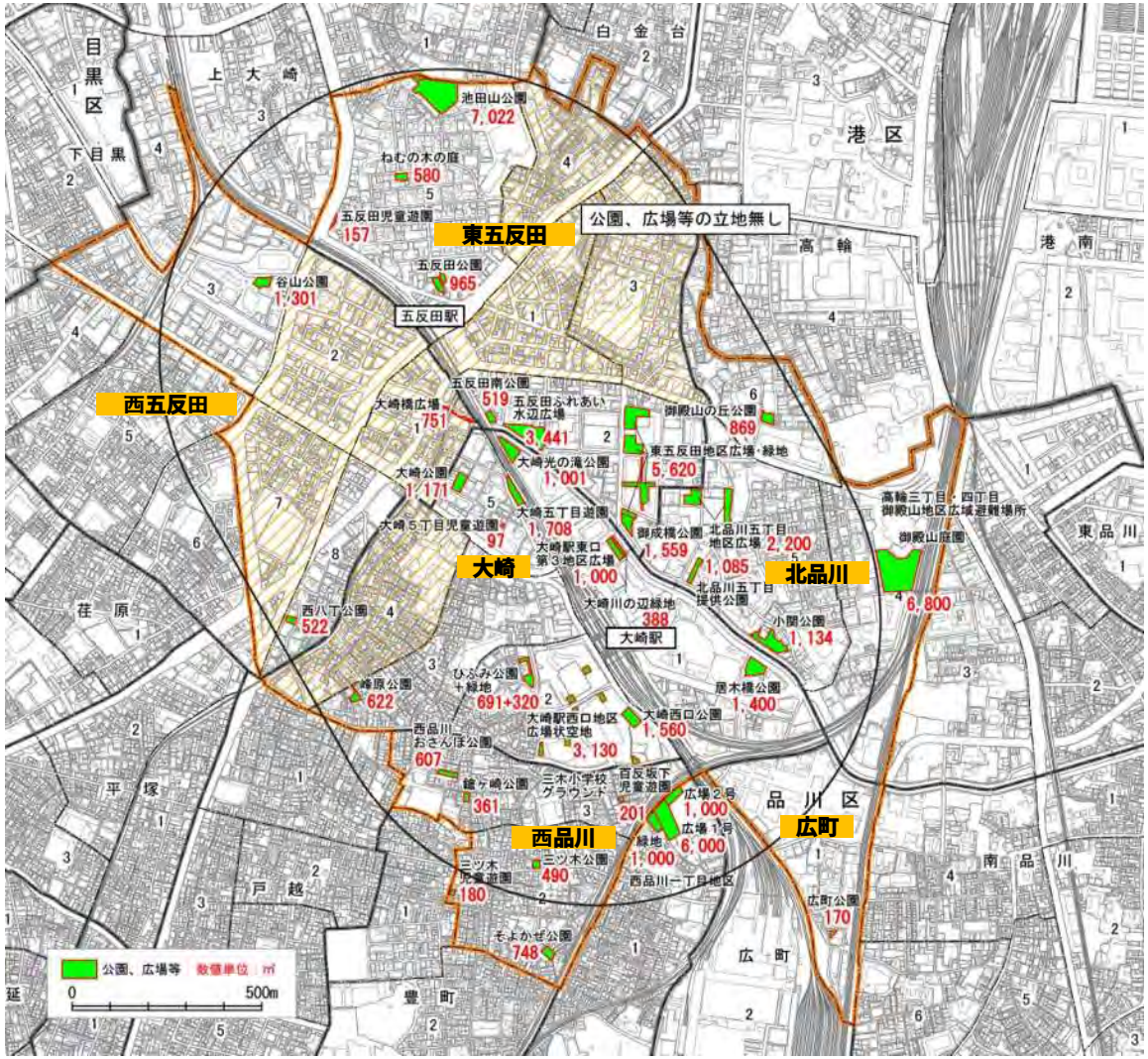


出所：ターミナル駅周辺帰宅困難者基礎調査報告書　大崎・五反田駅周辺地域編

（３）災害時のリスクに関する特性
③一時的に避難できる公園、広場等の有無

■ 大崎駅周辺では大規模開発に伴い公園や広場が整備されている。東五反田１、３、４丁目、西五反田１、２、７丁目、大崎４丁目には公園が１ヶ所も立地していない。

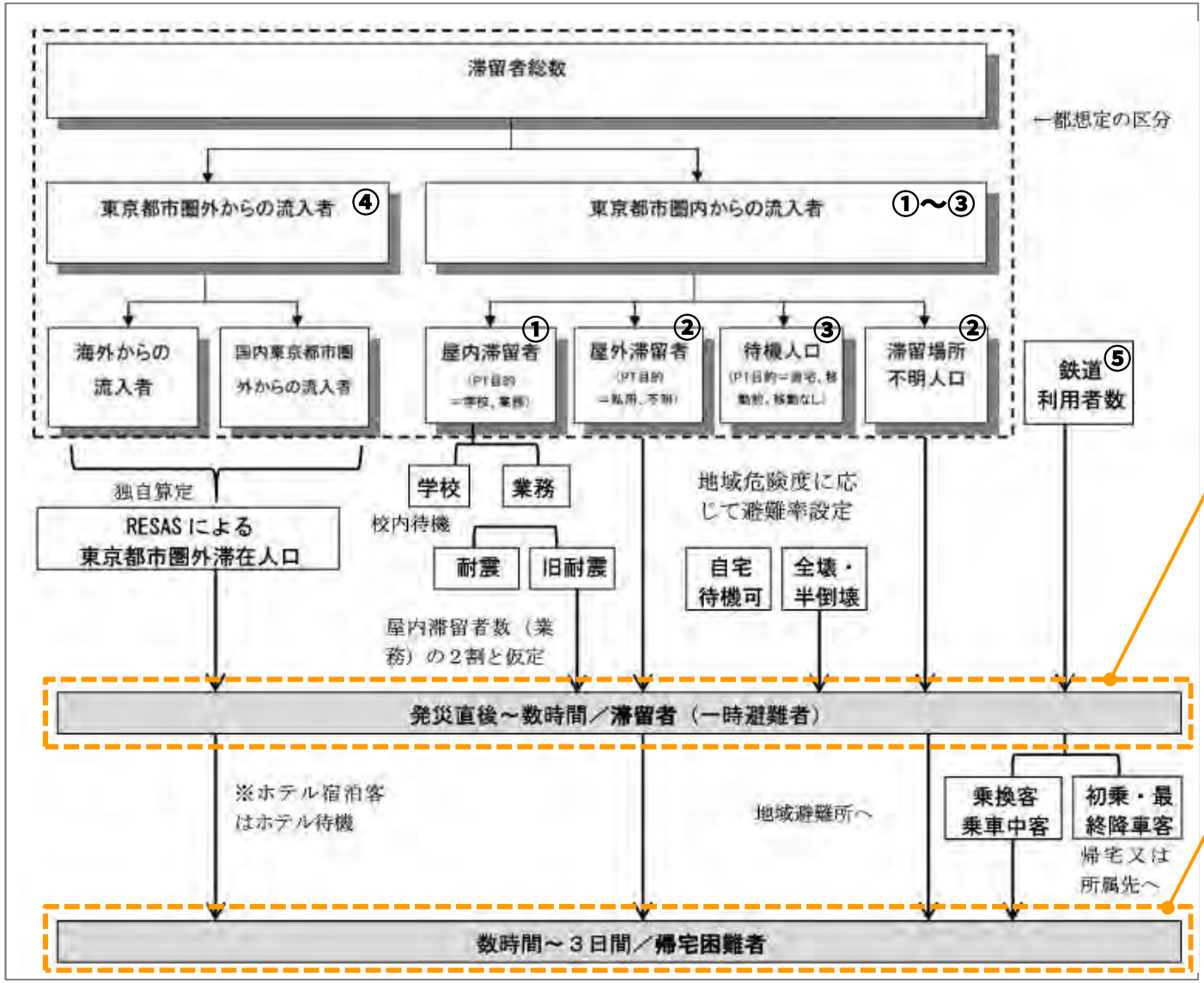
【調査データ１１】公園、広場等



出所：ターミナル駅周辺帰宅困難者基礎調査報告書　大崎・五反田駅周辺地域編

（3）災害時のリスクに関する特性
④滞留者、帰宅困難者の推計

■ 基礎調査では、以下のフローに沿って滞留者、帰宅困難者の推計を行った。



【滞留者（一時避難者）】
地震発生直後に、安全が確認できるまで一時的に屋外に出た人

【帰宅困難者】
自宅までの距離が遠く、徒歩による帰宅が困難な人

出所：ターミナル駅周辺帰宅困難者基礎調査報告書　大崎・五反田駅周辺地域編を元に加工

（３）災害時のリスクに関する特性
④滞留者、帰宅困難者の推計

■ 被害が最大になると想定される夕方１８時（冬）に地震が発生した場合のエリア内の滞留者、帰宅困難者の推計を下記に示す。

		滞留者（一時避難者）		帰宅困難者
大崎駅周辺	① 屋内滞留者（従業者）	11,912人	0%	0人
	② 屋外滞留者・滞留場所不明人口（買い物客等）	8,047人	100%	8,047人
	③ 自宅滞在者（待機人口）	3,874人	0%	0人
	④ 東京都市圏外からの流入者	3,933人	100%	3,933人
	⑤ 鉄道利用者	14,042人	約84%	11,809人
	大崎駅周辺 合 計	41,808人		23,789人
五反田駅周辺	① 屋内滞留者（従業者）	12,403人	0%	0人
	② 屋外滞留者・滞留場所不明人口（買い物客等）	4,552人	100%	4,552人
	③ 自宅滞在者（待機人口）	1,950人	0%	0人
	④ 東京都市圏外からの流入者	8,042人	100%	8,042人
	⑤ 鉄道利用者	8,343人	約84%	6,836人
	五反田駅周辺 合 計	35,290人		19,430人

出所：ターミナル駅周辺帰宅困難者基礎調査報告書　大崎・五反田駅周辺地域編を元に作成

2．地域の実情についての意見交換

- 基礎調査では、さまざまな統計データから見えてくる特性について調査していますが、一方でデジタルには把握し難い地域の実情について把握するために、**実際にこの地域で活動する皆様**が感じていることなどについてコメント、ご意見を頂きたいと思います。
- 頂いたご意見等については、事務局で地域特性や課題について取りまとめるに当たってのインプットとして反映させていただきます。

【ご意見を頂きたいテーマの例】

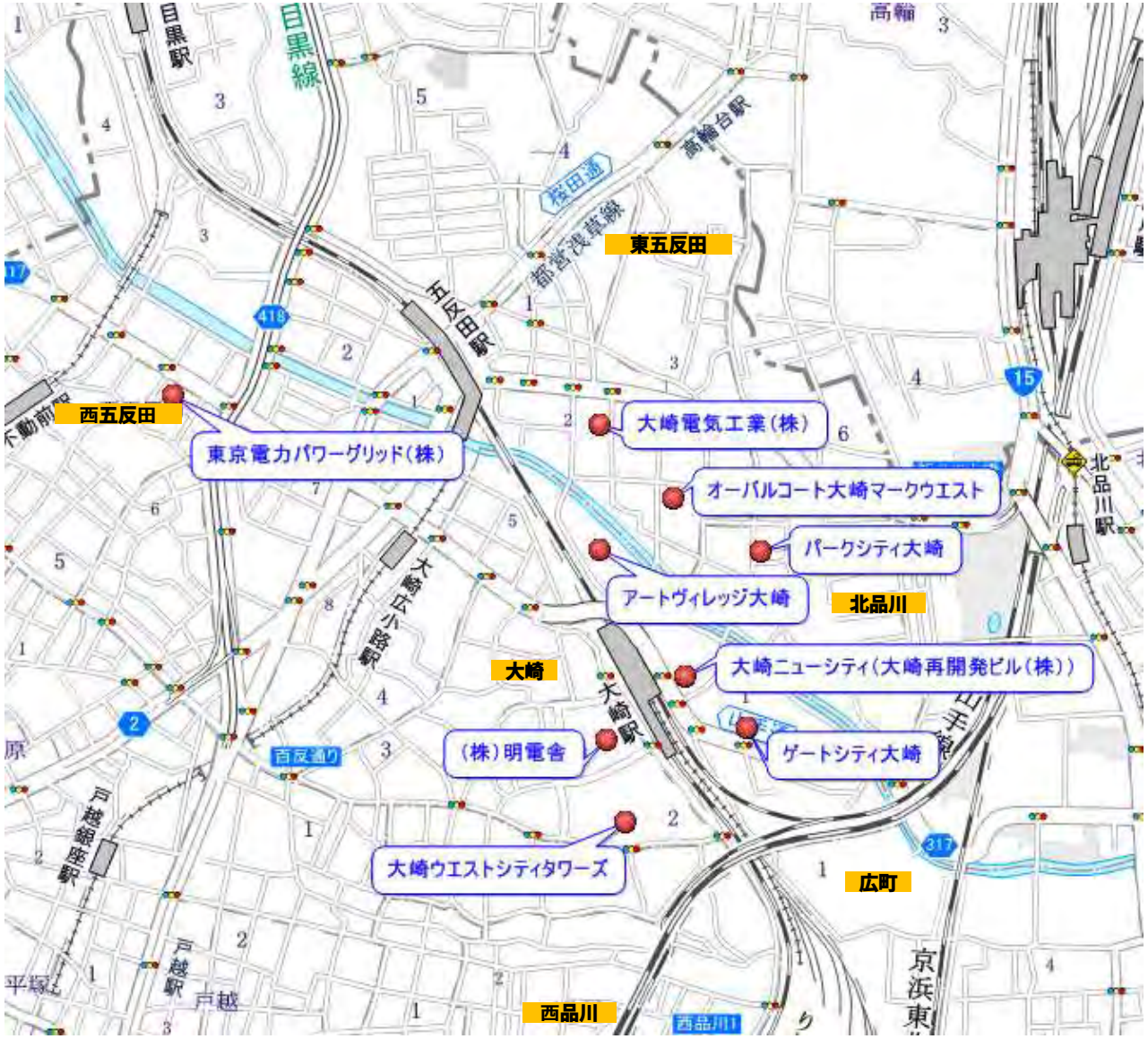
平常時の地域特性

・滞在者（従業者、通学者）の多い場所
・来訪者の多い場所
・人通りの多い道路（通勤路、通学路、商店街）　など

災害時の課題・問題点

・人が滞留しそうな場所
・人の往来に支障がある場所　など

【参考】都市再生安全確保計画部会構成員（民間事業者等）の所在地



※本地図は、大崎駅周辺地域に所在する組織を表示しています。
※地図上の所在地は委員名簿に登録されている住所をもとにプロットしています。