

[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3回 都市再生安全確保計画部会

大崎駅周辺の地域特性、課題の共有

平成29年7月24日



# アジェンダ

- 1．地域特性、課題の検討経緯
- 2．平常時の特徴
- 3．災害時の課題
- 4．今後の進め方
- 5．基礎調査結果（再掲）
- 6．滞留者、帰宅困難者の推計（再掲）

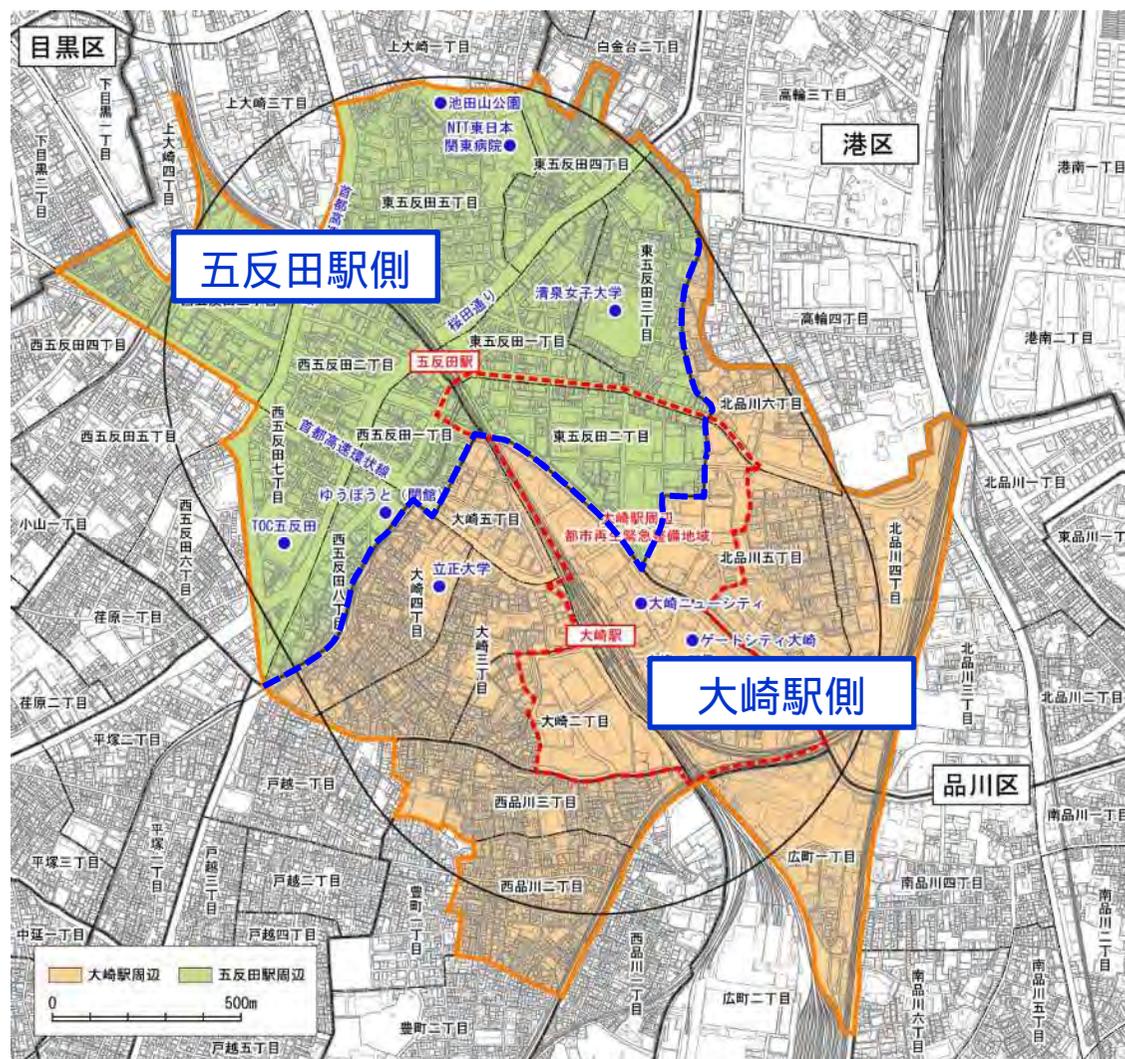
# 1 . 地域特性、課題の検討経緯

- 前回の部会では、大崎駅周辺地域における基礎調査データの結果を確認しながら、地域の実情についての意見交換を行いました。
- 前回の結果を踏まえ基礎調査データや意見を大崎駅側、五反田駅側に分け、「平常時の特徴」、「災害時の課題」という視点で大崎駅周辺地域の地域特性として整理しました。

No	会議名	開催日	検討概要
1	第一回 都市再生安全確保計画部会	平成29年3月8日	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 会則の確認、役員を選出</li><li>・ 活動目的の確認</li><li>・ 年間スケジュールの確認</li></ul>
2	第二回 都市再生安全確保計画部会	平成29年5月22日	地域特性、課題の抽出 <ul style="list-style-type: none"><li>・ 基礎調査データの確認</li><li>・ 地域の実情についての意見交換</li></ul>
3	第三回 都市再生安全確保計画部会	平成29年7月24日 (本日)	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 地域特性、課題の共有</li></ul>

## 【参考】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。
- 地域特性の整理は、オレンジ色の範囲を「大崎駅側」、黄緑色の範囲を「五反田駅側」としてまとめた。



## 2 . 平常時の特徴

		五反田駅側	大崎駅側
人・場所 の特徴 <sup>1,2,3,4,5</sup>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅周辺では夜間人口に比べて昼間人口、従業人口が多い（東五反田2丁目、西五反田2、7丁目）。</li> <li>・ 飲食店など多様な施設が集積するため来訪者数が多い。</li> <li>・ 駅周辺は、商業、業務、宿泊、集合住宅など様々な用途の建物が混在して分布している。駅から少し離れると住宅街が広がっている。</li> <li>・ 宿泊施設や多目的ホールなど、遠方からお客様が来訪される施設が多い。</li> <li>・ 駅東西にバスターミナルが2ヶ所ある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅周辺では夜間人口に比べて昼間人口、従業人口が著しく多い（大崎1、2丁目）。</li> <li>・ 駅周辺は、大規模な業務施設、集合住宅が中心となる。駅から少し離れると住宅街が広がっている。</li> <li>・ 駅東西にバスターミナルが2ヶ所ある。</li> <li>・ 大規模な開発に伴い公園や広場が整備されている。</li> </ul>
がけ地 <sup>6</sup> 、 狭あい <sup>7</sup>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 五反田駅北側と東側に急傾斜地崩壊危険箇所分が見られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 大崎駅東側等に急傾斜地崩壊危険箇所分が見られる。</li> </ul>
道路 の特徴	歩行者の 多い道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 目黒川沿いの道路は、昼間の時間帯に多くの人通りがある。</li> <li>・ 線路沿いの道に関しては昼夜とも、人通りは多くない。</li> </ul>	
	幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道1号（桜田通り）、環状6号（山手通り）</li> <li>・ 首都高速環状線、首都高速2号目黒線</li> </ul>	
	東西の 往来	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 目黒川が大崎・五反田両駅にまたがって流れている。</li> <li>・ 山手線等の線路が縦断している。</li> </ul>	

1…基礎調査結果（P.12）【調査データ2】昼間人口、夜間人口 参照

2…基礎調査結果（P.13）【調査データ3】従業人口 参照

3…基礎調査結果（P.13）【調査データ4】来訪者数 参照

4…基礎調査結果（P.15）【調査データ5】建物用途の分布 参照

5…基礎調査結果（P.16）【調査データ6】主な広域集客施設 参照

6…基礎調査結果（P.19）【調査データ10】急傾斜地崩壊危険箇所分布図 参照

7…基礎調査結果（P.11）【調査データ1】道路復員 参照

## 2 . 平常時の特徴（全体イメージ）

平常時  発災後

### 五反田駅側

駅周辺は飲食店やオフィスビル、宿泊施設など様々な施設があり来訪者が多い。

- ・飲食店など多様な施設が集積するため来訪者数が多い。
- ・駅周辺は、商業、業務、宿泊、集合住宅など様々な用途の建物が混在して分布している。
- ・宿泊施設や多目的ホールなど、遠方からお客様が来訪される施設が多い。

- ・駅周辺では夜間人口に比べて昼間人口、従業員人口が多い（東五反田2丁目、西五反田2、7丁目）。

- ・駅から少し離れると住宅街が広がっている。
- ・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。

駅から少し離れると住宅街が広がっている。

五反田駅北側と東側に急傾斜地崩壊危険箇所が見られる。

駅東西にバスターミナルが2ヶ所ある。

- ・目黒川が大崎・五反田両駅にまたがって流れている。
- ・目黒川沿いの道路は、昼間の時間帯に多くの人通りがある。

大崎駅東側等に急傾斜地崩壊危険箇所が見られる。

- ・駅周辺は、大規模な業務施設、集合住宅が中心となる。
- ・大規模な開発に伴い公園や広場が整備されている。
- ・駅東西にバスターミナルが2ヶ所ある。
- ・山手線等の線路が縦断している。

駅周辺では夜間人口に比べて昼間人口、従業員人口が著しく多い（大崎1、2丁目）。

【凡例】  幹線道路  人通りの多い道路  急勾配のある場所  人の往来に支障がある場所  人の流れ

### 3 . 災害時の課題

時間経過に伴う 滞留者等の状況	災害時の課題	
	五反田駅側	大崎駅側
<p><b>発災直後 ～数時間</b></p> <p>安全な場所に 退避する</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 滞留者・帰宅困難者が駅周辺に集中する可能性がある<sup>8、9</sup>。</li> <li>・ 東五反田1、3、4丁目、西五反田1、2、7丁目には公園が1ヶ所も立地しておらず、一時的に安全を確保するために避難する場所が少ない<sup>10</sup>。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 滞留者・帰宅困難者が駅周辺に集中する可能性がある<sup>8、9</sup>。</li> <li>・ 大崎3、4丁目、西品川2、3丁目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ある<sup>11</sup>。</li> <li>・ 大崎1丁目は目黒川と線路に囲まれており、橋が壊れてしまうと避難や物資搬送が滞ってしまう可能性がある。</li> </ul>
<p><b>数時間後～</b></p> <p>一時滞在できる 場所を探す</p> <p>・</p> <p>一部の人が帰宅 行動を始める</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道が止まり駅に入れない状態が長時間続くと、駅周辺で多くの人が滞留する可能性がある。</li> <li>・ 駅周辺のがけ地等から、傾斜に沿って駅方向に人が自然に流れてくる可能性がある<sup>12</sup>。</li> <li>・ 災害時おける区との協定締結に基づく活動は、迅速な連携が困難であると予想されるため、独自の行動が必要である。</li> <li>・ 大規模な施設では、ビルスタッフの人数が限られており、災害時において効率的な対応が求められる。</li> <li>・ 個々の事業者や団体で情報収集できない際、どのように情報を入手するかが課題となる。</li> <li>・ 大規模施設において、都の条例に基づいた指導がされている場合でも、各テナントの備蓄状況の実態を把握しきれていない部分もある。</li> <li>・ 避難所も不足するなか地域の住民組織とどのように連携していくか検討していく必要がある。</li> </ul>	

8・・・基礎調査結果（P. 12）【調査データ2】昼間人口、夜間人口 参照

9・・・基礎調査結果（P. 13）【調査データ4】来訪者数 参照

10・・・基礎調査結果（P. 20）【調査データ11】公園、広場等 参照

11・・・基礎調査結果（P. 15）【調査データ5】建物用途の分布 参照

12・・・基礎調査結果（P. 19）【調査データ10】急傾斜地崩壊危険箇所分布図 参照

### 3 . 災害時の課題（全体イメージ）

平常時  発災後

#### 五反田駅側

- ・ 滞留者・帰宅困難者が駅周辺に集中する可能性がある。
- ・ 公園など一時的に避難する場所が少ない。

五反田駅周辺には公園が1ヶ所も立地しておらず、一時的に安全を確保するために避難する場所が少ない。

- ・ 鉄道が止まり駅に入れない状態が長時間続くと、駅周辺で多くの人々が滞留する可能性がある。
- ・ 駅周辺のがけ地等から、標高の低い駅周辺に向かって人が自然に流れてくる可能性がある。

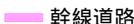
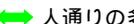
- ・ 大崎3、4丁目、西品川2、3丁目付近には小規模な建物が密集しており、駅周辺の地域よりも若干、耐火性の観点では不安がある。

#### 大崎駅側

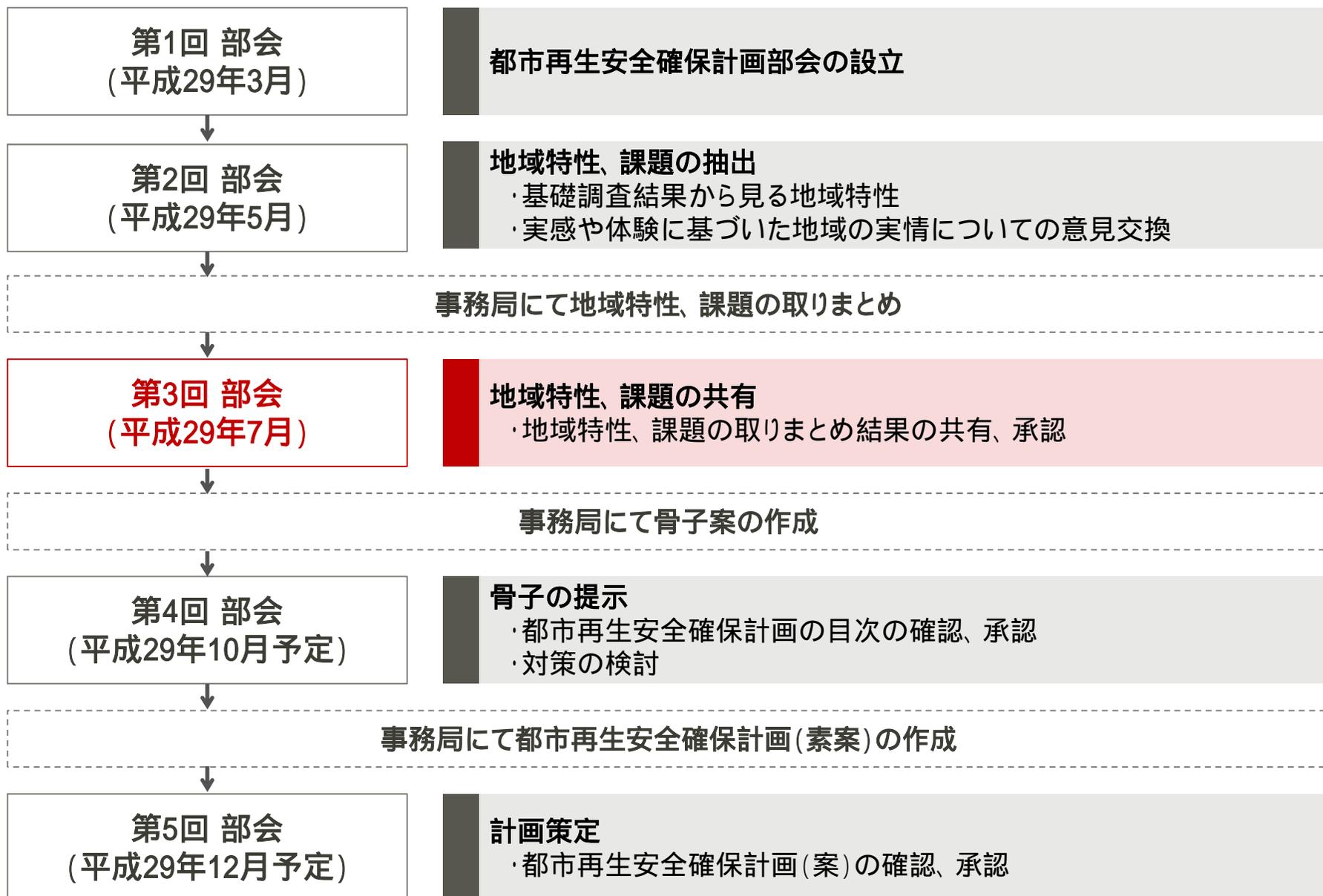
- ・ 滞留者・帰宅困難者が駅周辺に集中する可能性がある。
- ・ 大崎駅南西側には小規模な建物が密集しており、耐火性の観点で不安が残る。
- ・ 大崎1丁目は目黒川と線路に囲まれており、橋が倒壊すると孤立する可能性がある。

- ・ 大崎1丁目は目黒川と線路に囲まれており、橋が壊れてしまうと避難や物資搬送が滞ってしまう可能性がある。

- その他大規模な施設での課題
- ・ 災害時における区との迅速な連携、情報入手方法
  - ・ ビルテナントの備蓄状況の実態把握
  - ・ 少人数での来訪客等への対応
  - ・ 避難所も不足するなかでの地域の住民との連携

【凡例】  幹線道路  人通りの多い道路  急勾配のある場所  人の往来に支障がある場所  人の流れ

## 4 . 今後の進め方



## 5 . 基礎調査結果（再掲）

### （2）基本的な特性：地理的な特性 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

J R : 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－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）

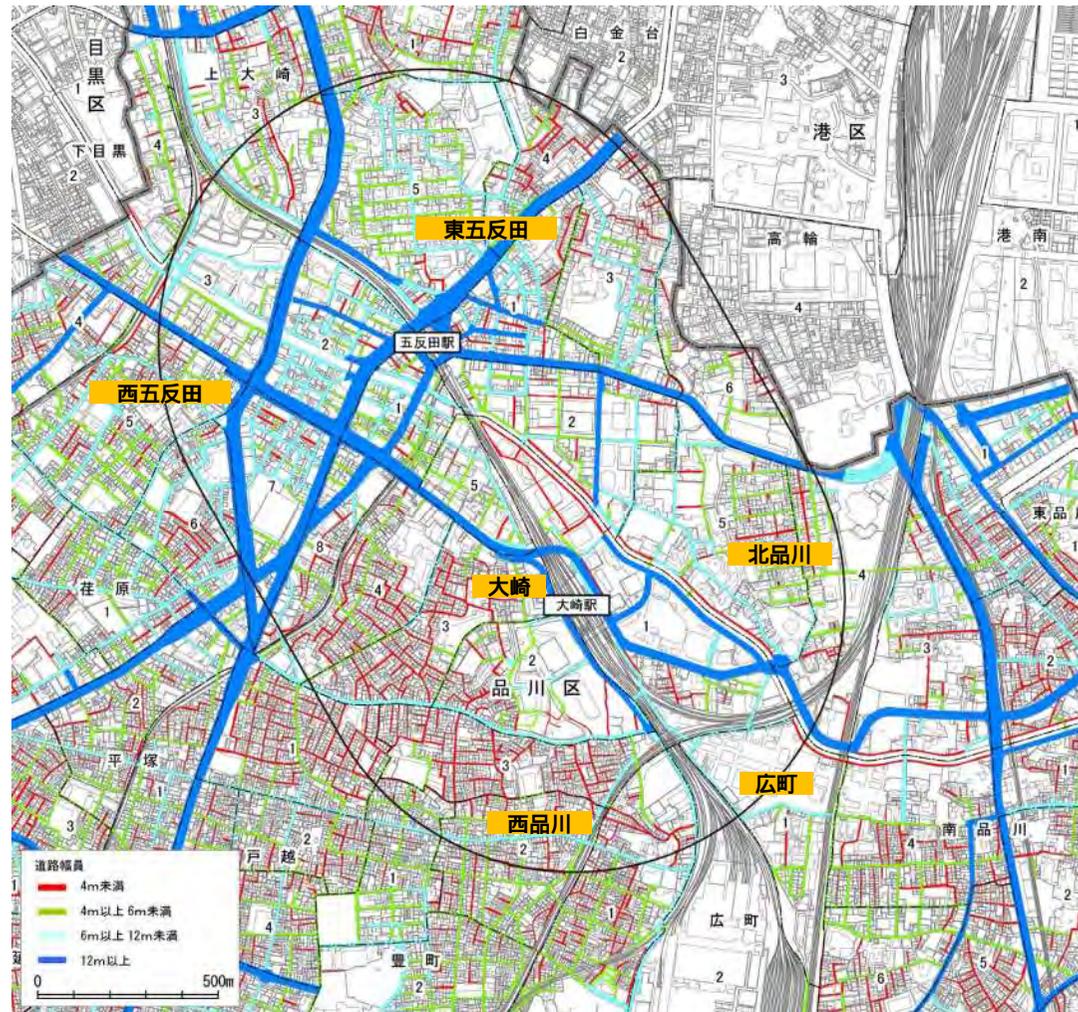
（都営地下鉄）：五反田駅を中心に北東－南南西方向に地下を浅草線が通る。

## 5. 基礎調査結果（再掲）

### （2）基本的な特性：地理的な特性 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



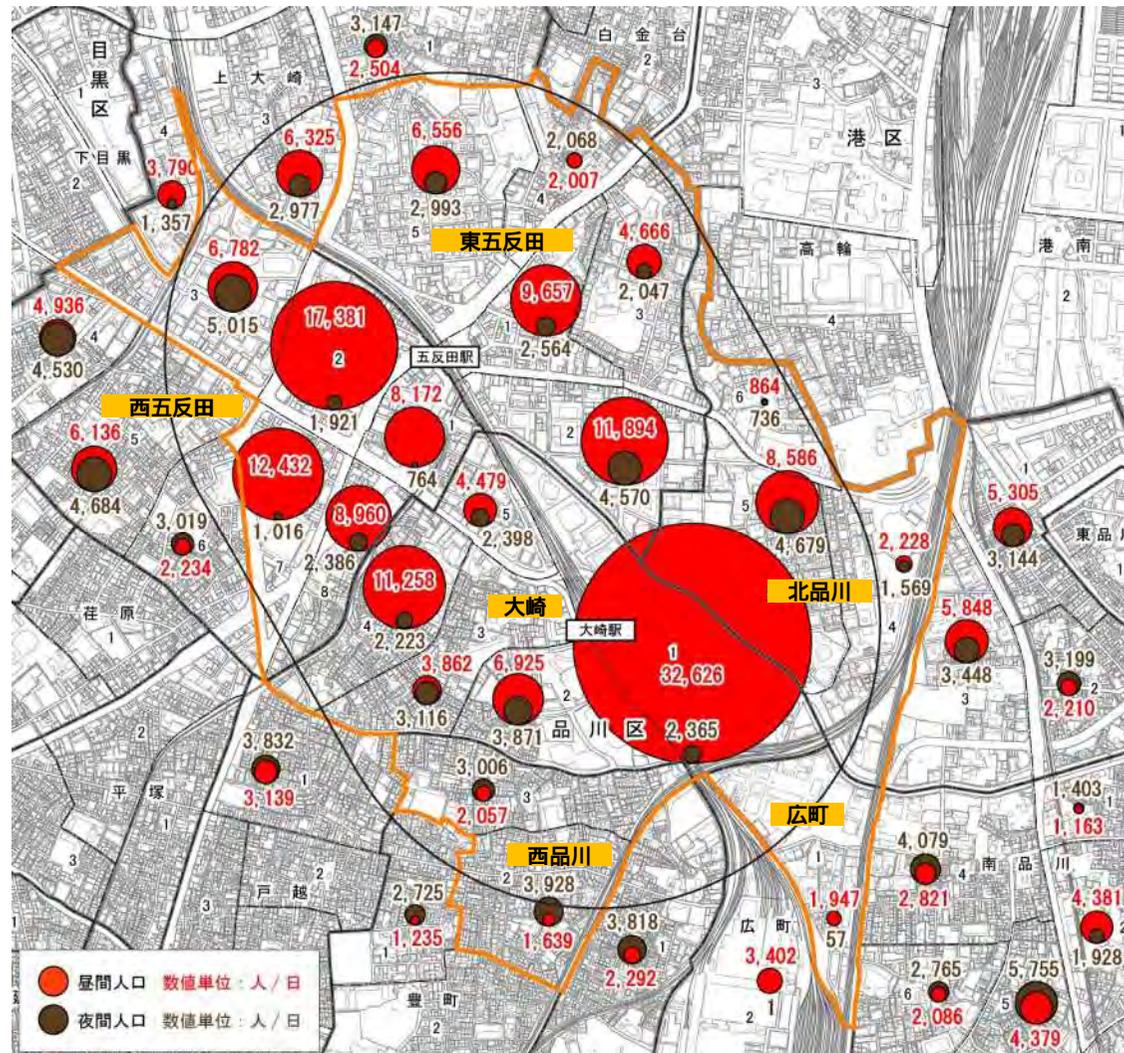
出所：ターミナル駅周辺帰宅困難者基礎調査報告書 大崎・五反田駅周辺地域編

## 5. 基礎調査結果（再掲）

### （2）基本的な特性：地域内の人に関する特性 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



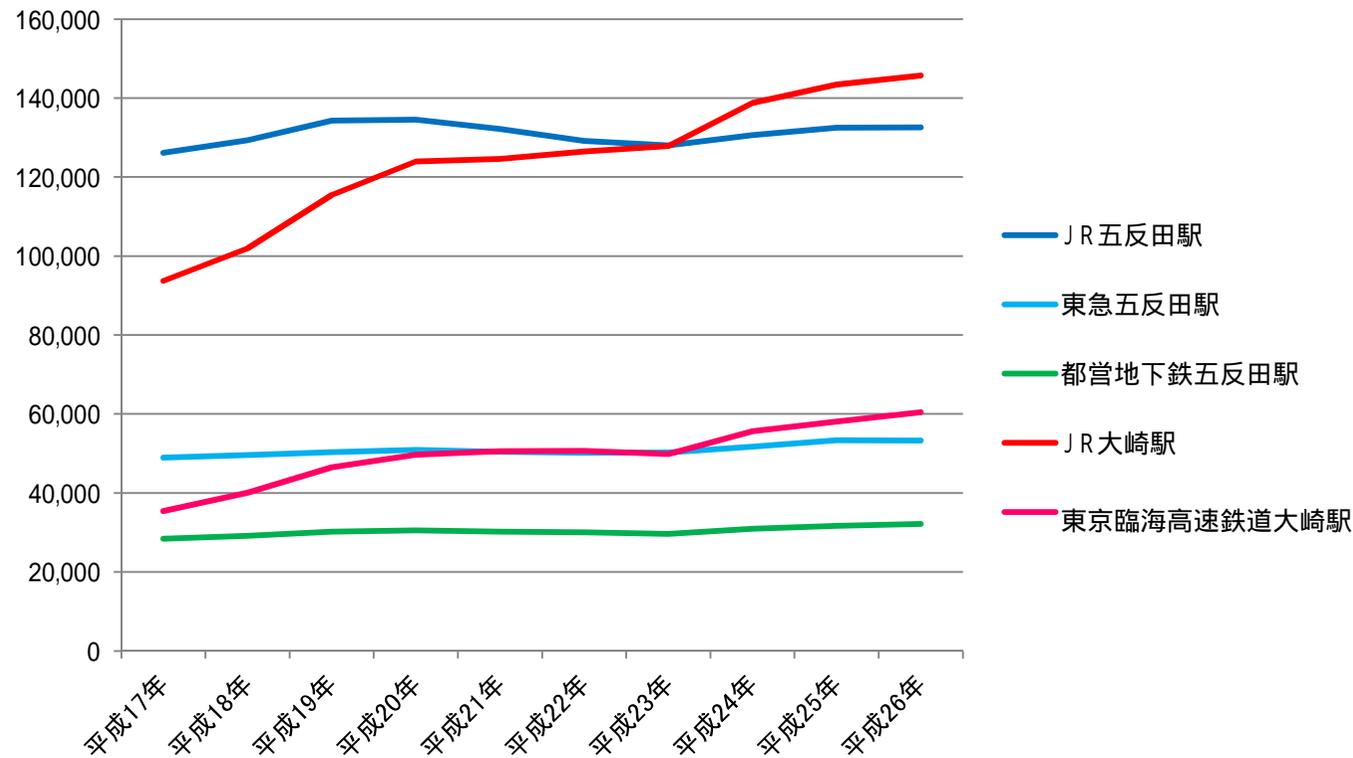
出所：ターミナル駅周辺帰宅困難者基礎調査報告書 大崎・五反田駅周辺地域編



## 5. 基礎調査結果（再掲）

### 【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%

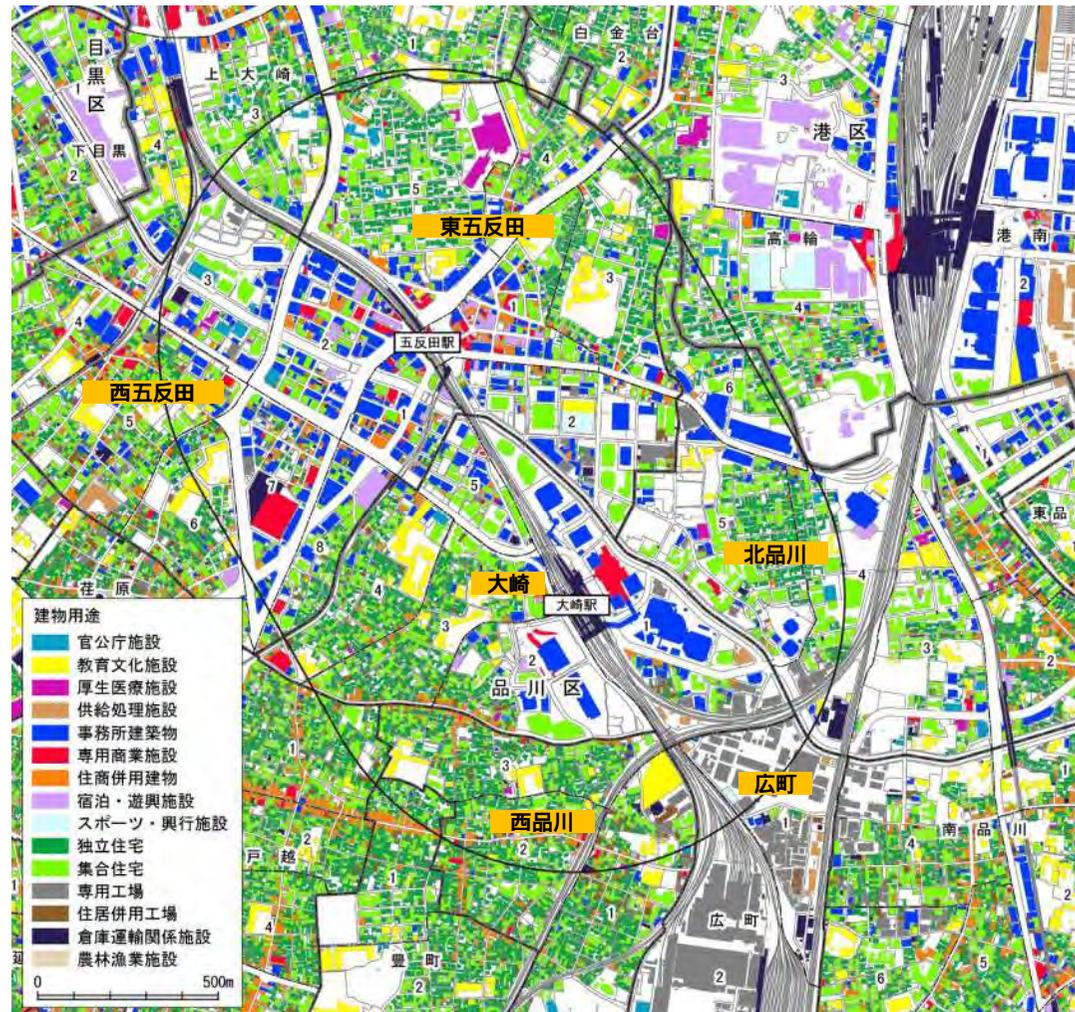


## 5 . 基礎調査結果（再掲）

### （2）基本的な特性：施設や建物に関する特性 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



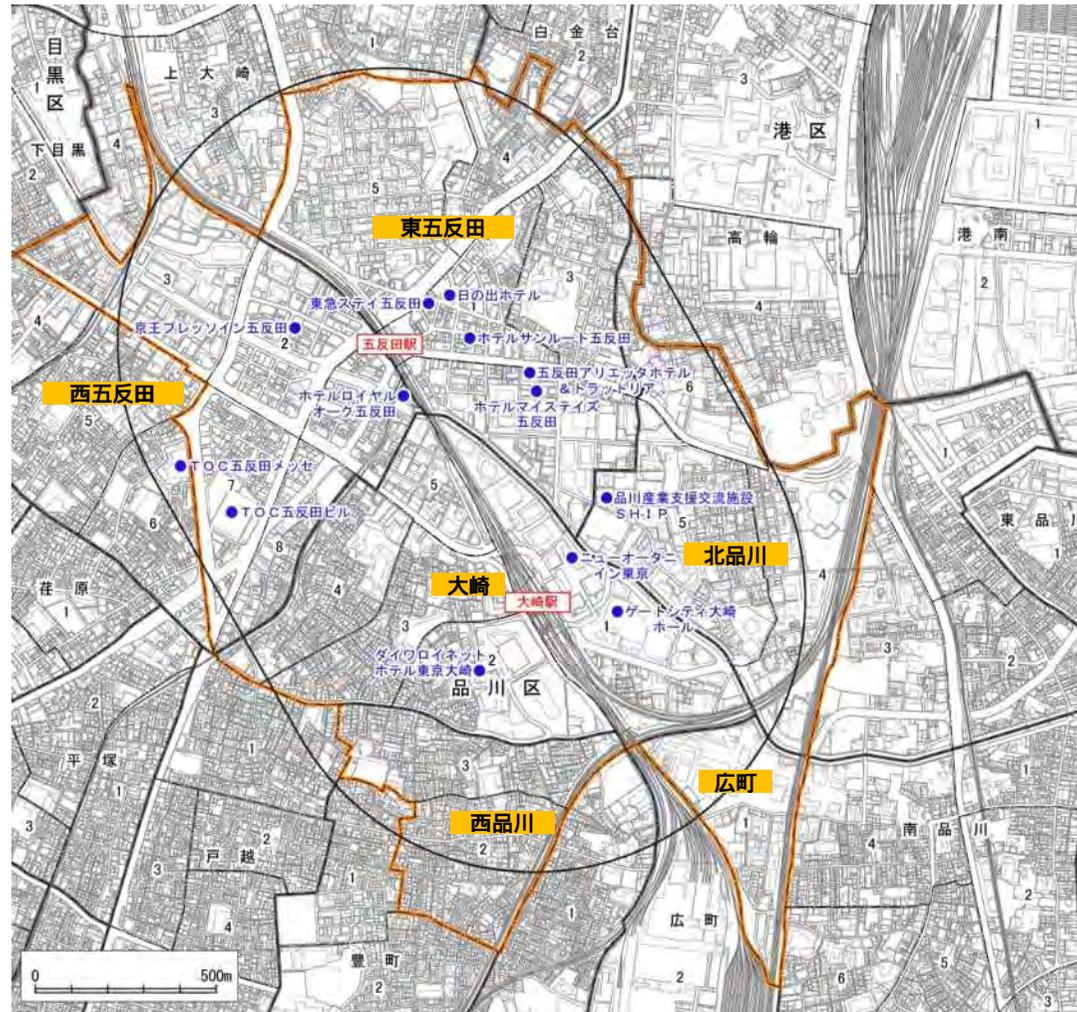
出所：ターミナル駅周辺帰宅困難者基礎調査報告書 大崎・五反田駅周辺地域編

## 5. 基礎調査結果（再掲）

### （2）基本的な特性：施設や建物に関する特性 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

## 5. 基礎調査結果（再掲）

### （2）基本的な特性：施設や建物に関する特性 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



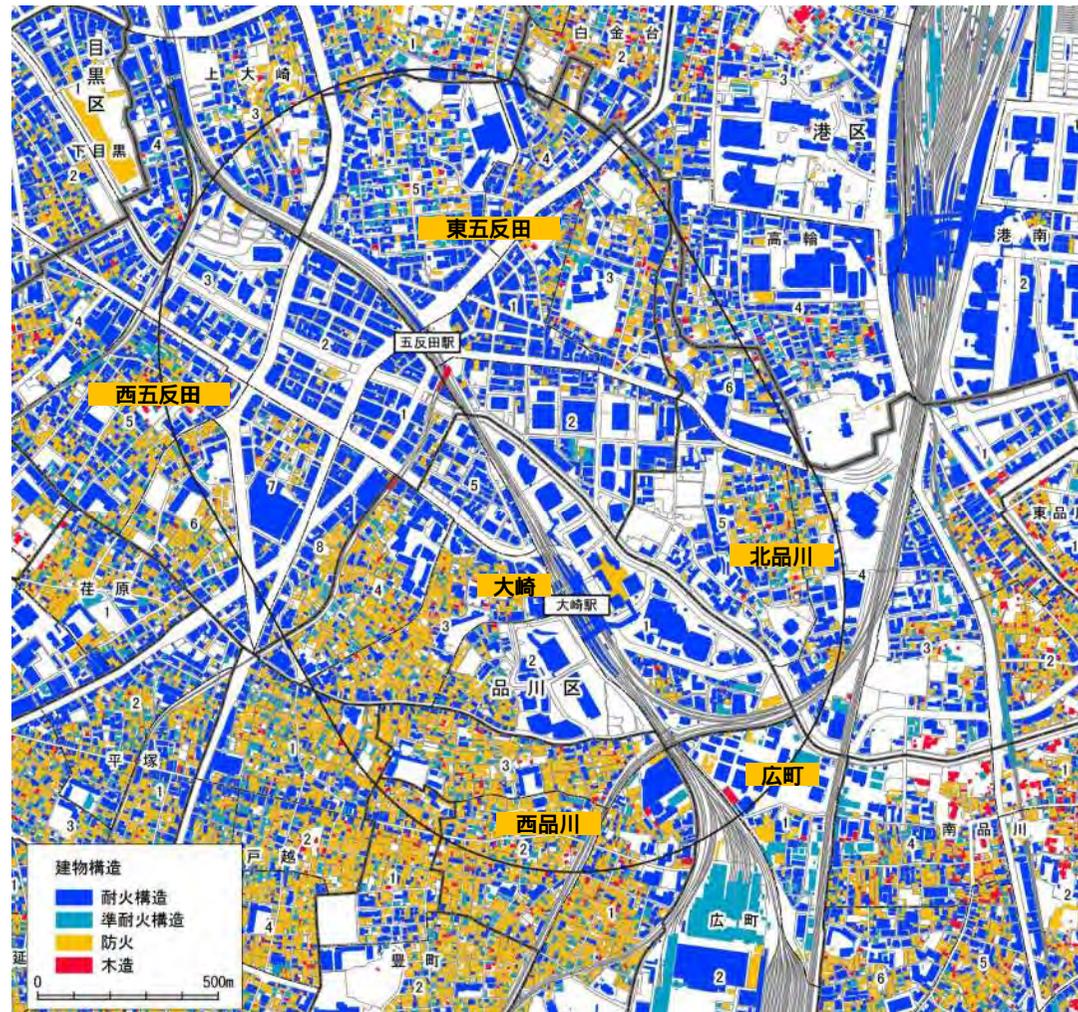
出所：ターミナル駅周辺帰宅困難者基礎調査報告書 大崎・五反田駅周辺地域編

## 5. 基礎調査結果（再掲）

### （3）災害時のリスクに関する特性 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



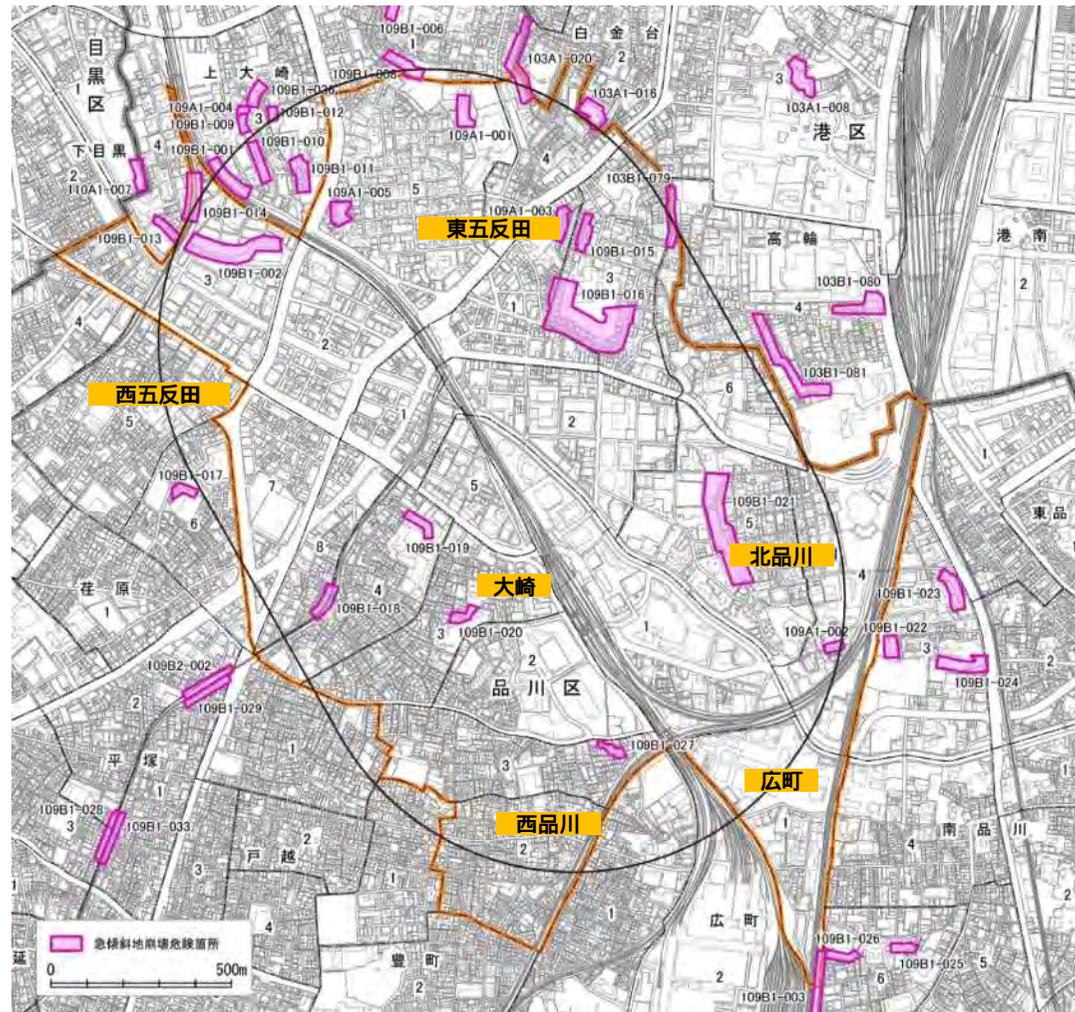
出所：ターミナル駅周辺帰宅困難者基礎調査報告書 大崎・五反田駅周辺地域編

## 5. 基礎調査結果（再掲）

### （3）災害時のリスクに関する特性 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

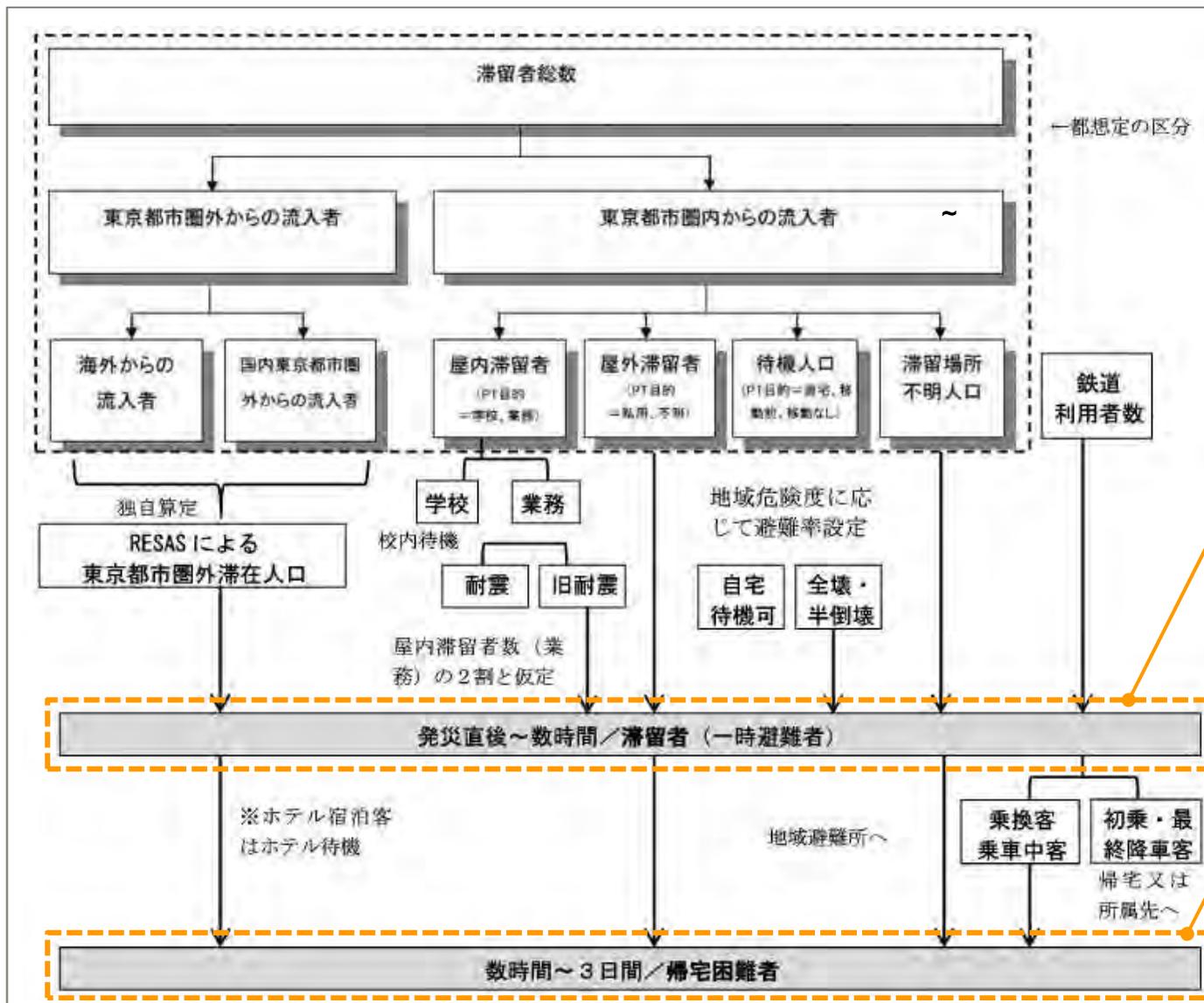


出所：ターミナル駅周辺帰宅困難者基礎調査報告書 大崎・五反田駅周辺地域編



# 6 . 滞留者、帰宅困難者の推計（再掲）

■ 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

## 6 . 滞留者、帰宅困難者の推計（修正）

- 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	屋内滞留者（従業者）	11,912人	0%	0人
	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
	自宅滞在者（待機人口）	3,874人	0%	0人
	東京都市圏外からの流入者	3,933人	100%	3,933人
	鉄道利用者	14,042人	約84%	11,809人
	<b>大崎駅周辺 合計</b>	<b>41,808人</b>		<b>23,789人</b>
五反田駅周辺	屋内滞留者（従業者）	12,403人	0%	0人
	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
	自宅滞在者（待機人口）	1,950人	0%	0人
	東京都市圏外からの流入者	8,042人	100%	8,042人
	鉄道利用者	8,343人	約84%	6,836人
	<b>五反田駅周辺 合計</b>	<b>35,290人</b>		<b>19,430人</b>

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