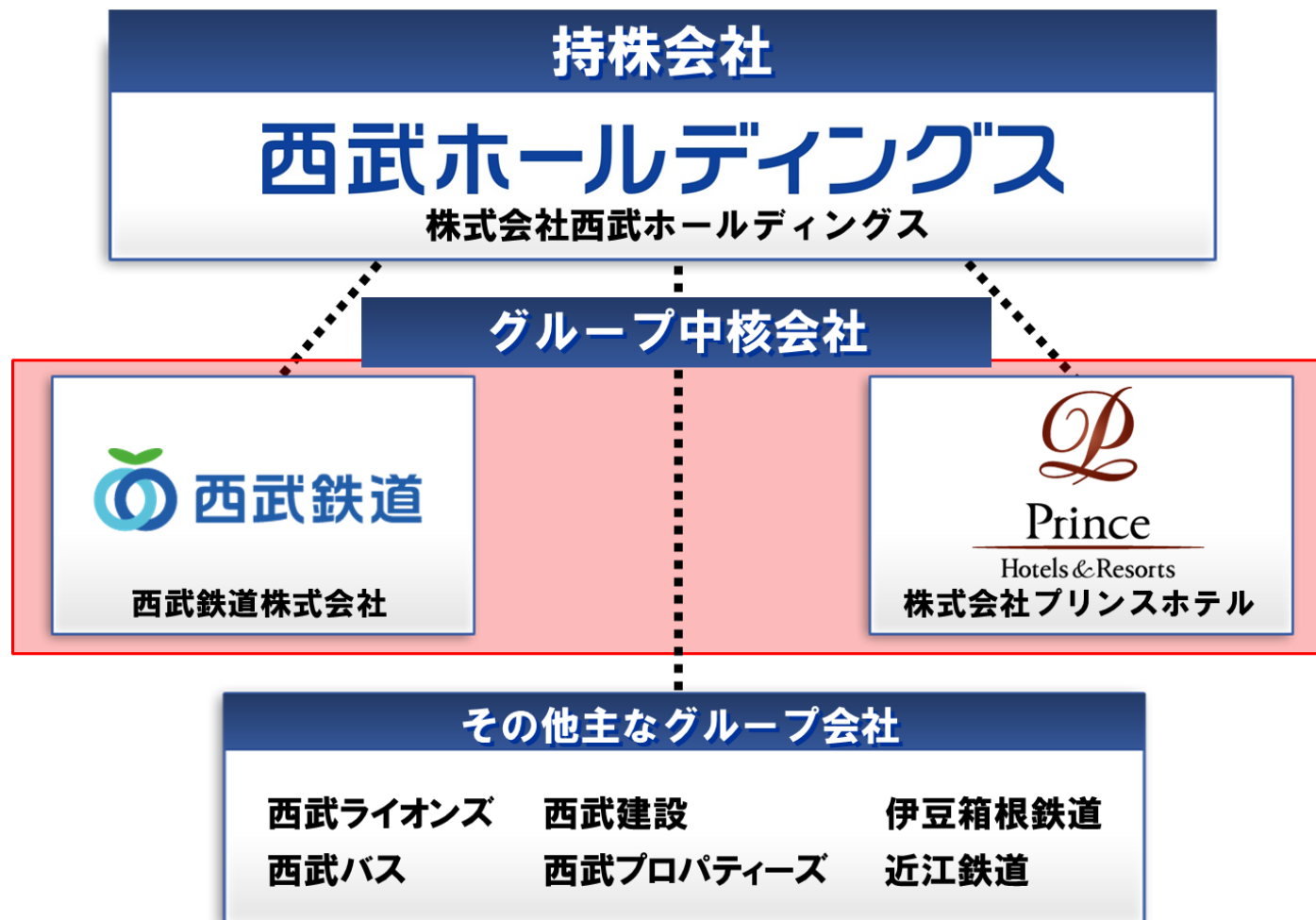


郊外部のまちづくりの連携事例と課題

西武鉄道株式会社

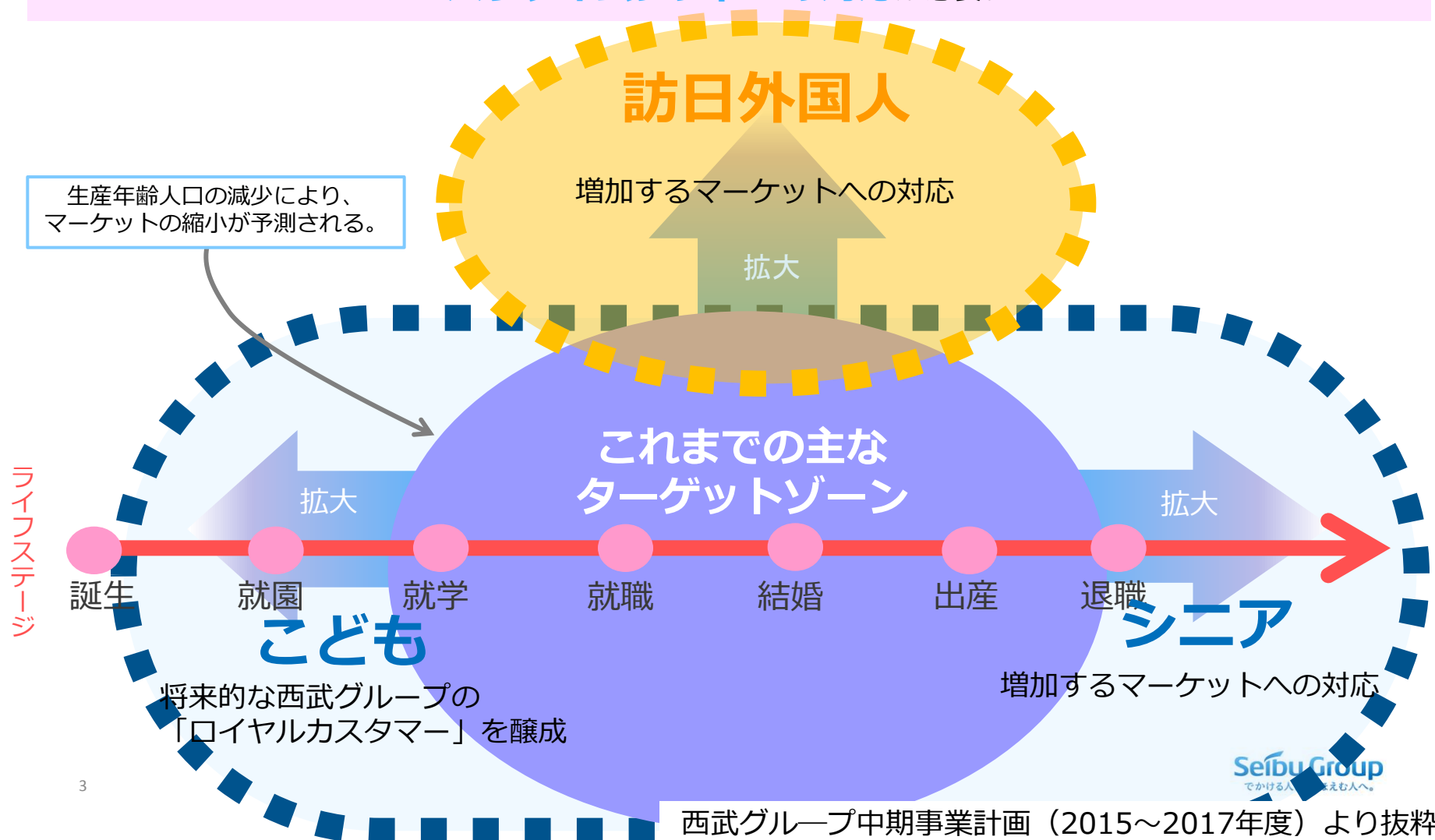
- ・グループ全54社で構成



・ 6つのセグメントにより各事業を推進



さらなる成長のためには、人口構造の変化、訪日外国人数の増加といった
パラダイムシフトへの対応が必要。



西武グループによる施策

○こども応援プロジェクト (<http://www.seibu-group.co.jp/kodomo-support/index.html>)

西武グループの多種多様な事業特性を活かし、お子さまにさまざまな体験をしていただくことで好奇心を育み、健やかな成長を支援する



- ・「西武塾」開校（2015年：3期目）
- ・「お子さまの夢、叶えます」キャンペーン（2014年度実施）
- ・その他、職業体験等の体験型プランの提供



○シニアほほえみプロジェクト (<http://www.seibu-group.co.jp/senior/>)

西武グループの多種多様な事業特性を活かし、楽しいおでかけや旅行の促進・サポート、安心して快適に暮らせる生活環境のご提供を目指す



- ・「孫旅」などの宿泊プランの提供
- ・日帰りバスツアーの提供
- ・各種施設のシニア割引導入
- ・家事代行、デイサービス等の提供

○訪日外国人（インバウンド）向け施策



台湾鐵路管理局
(出所：台湾鐵路HP)



SEIBU RAIL PASS

- ・ SEIBU RAIL PASS（訪日外国人限定乗車券）販売
- ・ 「川越アクセスきっぷ」プリンスホテル発売委託
- ・ 台湾鐵路管理局との包括的事業連携に関する友好協定（西武ホールディングス）並びに姉妹鉄道協定（西武鉄道）
- ・ 海外向けCM（東南アジアを中心とする16か国・地域・2014年実施）
- ・ 西武鉄道webサイト・パンフレット等の多言語表記化

○その他誘客施策



羊山公園（芝桜の丘）



西武鉄道CM

- ・ 「ウォーキング&ハイキング」実施
—2014年度は100件以上実施（他社合同企画含む）
- ・ 花暦に併せた誘客
—芝桜（西武秩父）・花菖蒲（東村山）・曼珠沙華（高麗）等
- ・ 車両基地等におけるイベント実施
- ・ 各種媒体を通じたPR（CM・SNS等）

- ・ 東京都と埼玉南西部を結ぶ全長176.6kmの路線



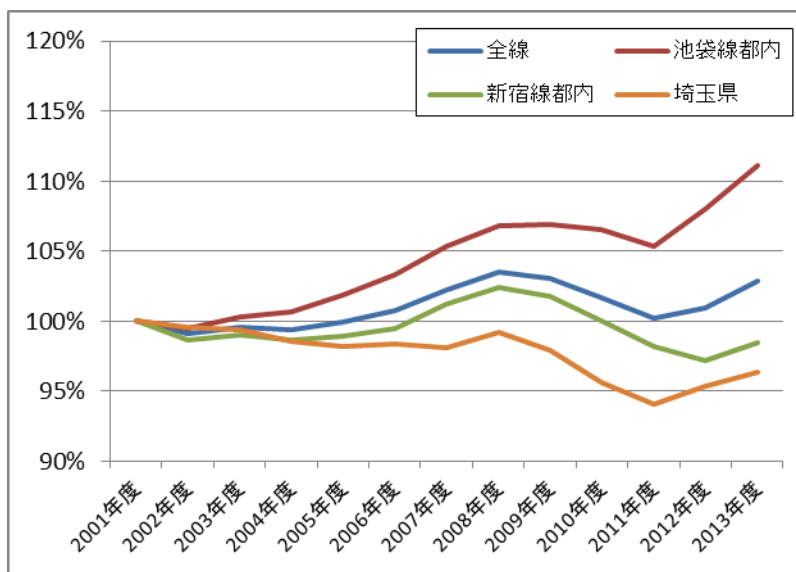
- ・ 輸送人員が微減傾向

沿線全体ではおおよそ横ばいであるものの、埼玉県沿線の駅利用者の減少が進展

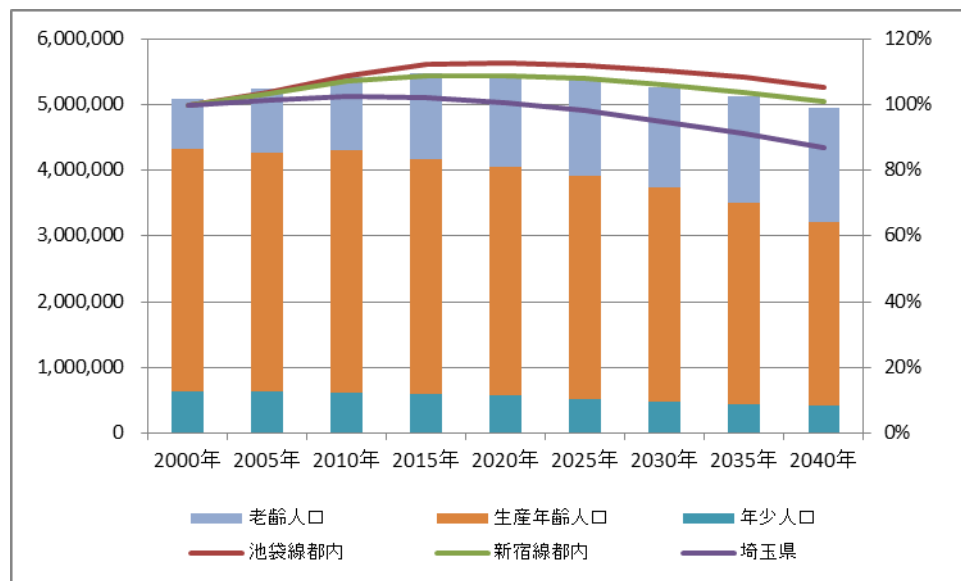
- ・ 急速な高齢化と埼玉県沿線の人口減少

2040年には沿線の高齢化率が35%を超えることが予測

埼玉県沿線は今後急速な減少が予測



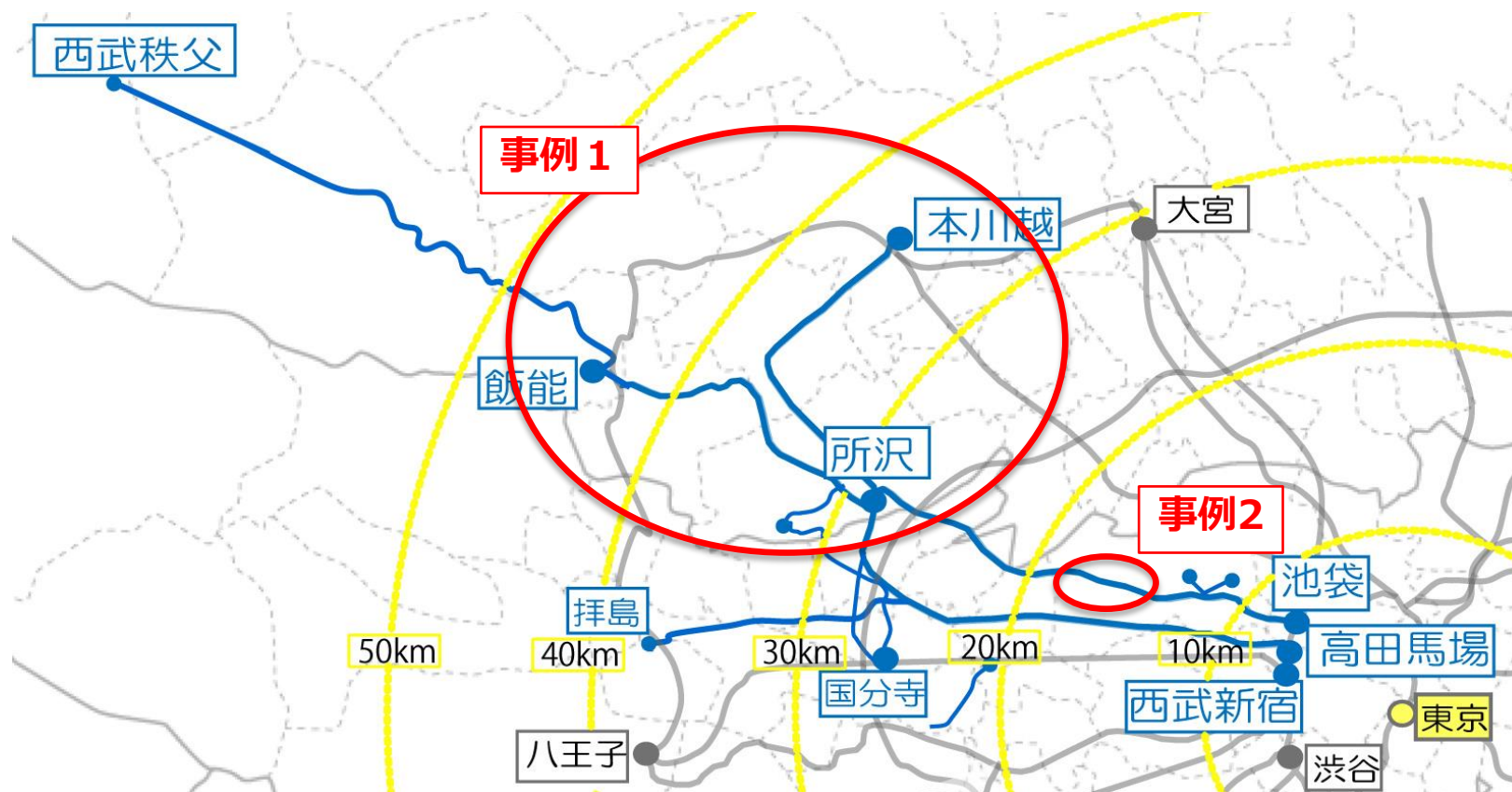
西武鉄道輸送人員の変化
(2001年を100%とした場合)



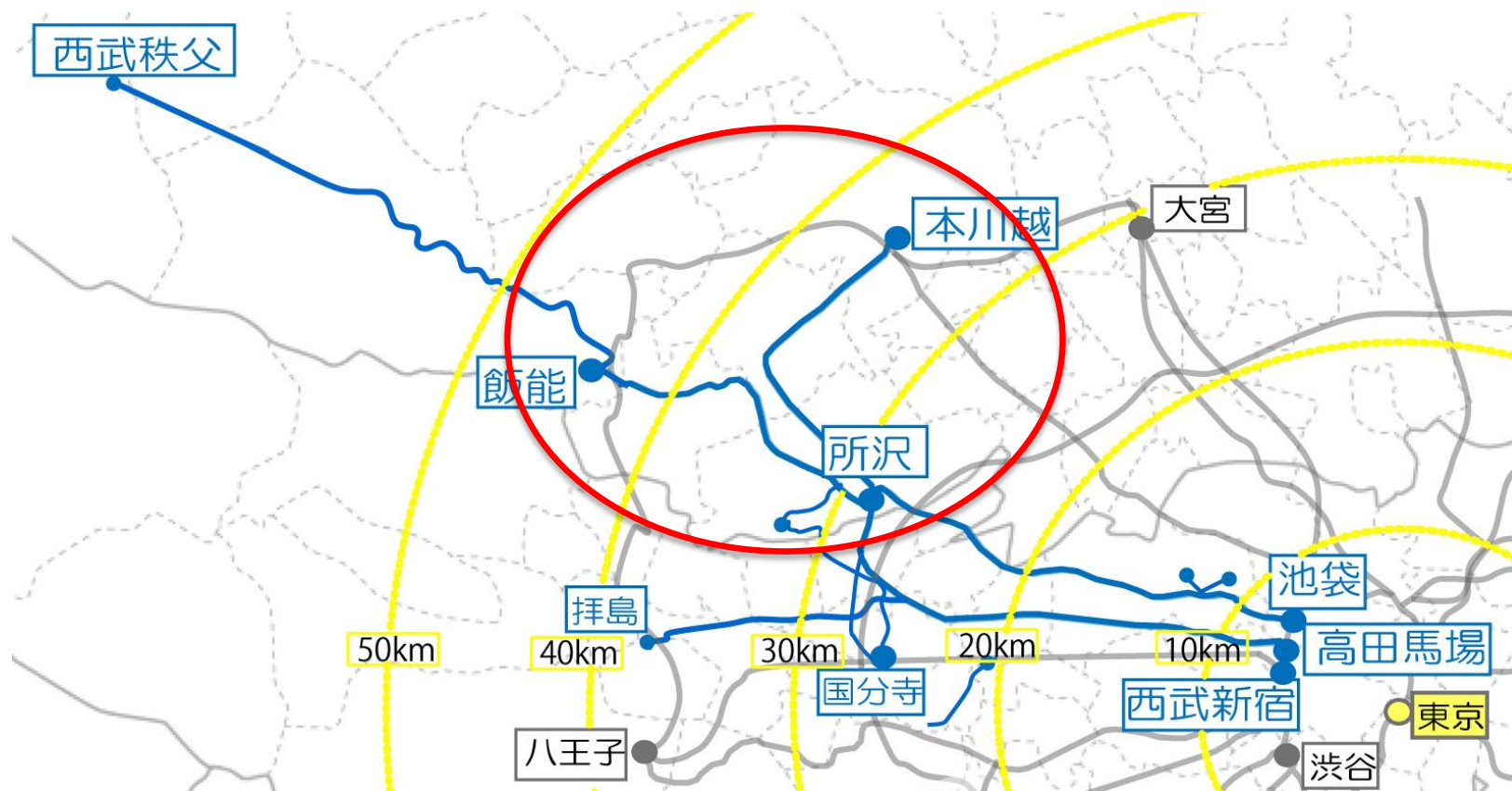
西武鉄道沿線の3区分人口と各エリアの総人口の変化 * 1
(2001年を100%とした場合)

事例1：ダイヤプランとの連携・シニアパス社会実験（所沢・飯能・狭山・入間各市）

事例2：連立事業を契機としたまちづくり（石神井公園駅付近）



西武鉄道



- ・所沢市、飯能市、狭山市、入間市により 設立
- ・昭和40年代 大規模団地、ニュータウンの分譲開始に伴う人口増加
⇒急速な高齢化の進展が課題

- ・現在62施設+4市の図書館で実施



- ・ウォーキング大会等の実施
- ・圏域の観光ガイド作成

等、4市共同で多くの事業・施策を実施



連携事例 1：ダイアプランとの連携・シニアパス社会実験

1. 導入の背景



地域の課題に対し、広域行政、鉄道事業者が連携し解決する重要性



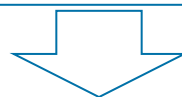
「『埼玉県西部地域まちづくり協議会』と西武鉄道による連携に関する基本協定」

(2013.4.4)

相互の強みを発揮できる体制を構築。

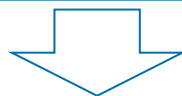
具体的な取り組み事項

- ・ 相互直通運転先である東急電鉄横浜駅での合同観光キャンペーン
- ・ 西武鉄道広報誌でのタイアップ など



さらなる施策の検討

- ・ 共通の課題である**高齢化**
 - ① 高齢者のより快適な暮らしづくりのサポート
 - ② 移動活性化による外出機会向上を通じた魅力あるまちづくり



社会実験として「**DIAプランシニアパス**」を発行

- ・シニアパスという新規施策に対する社会的意義、利用者ニーズの確認
- ・シニアパス利用による高齢者の外出促進、地域活性化の効果の検証
- ・交通事業者の収益への影響の分析

- 名称 「DIAプラン シニアパス」
- 対象 65歳以上（平成26年4月1日現在）
- 期間 2014年5月16日～2014年6月15日（1か月間）
- 価格 5,000円（税込）
- 範囲 西武鉄道 所 沢～東飯能駅間
西所沢～西武球場前駅間
所 沢～本川越駅間
西武バス 4市内を起終点の全区間
（除：コミュニティバス、東京都内区間）
- 申込 事前申込制
- 仕様 紙券

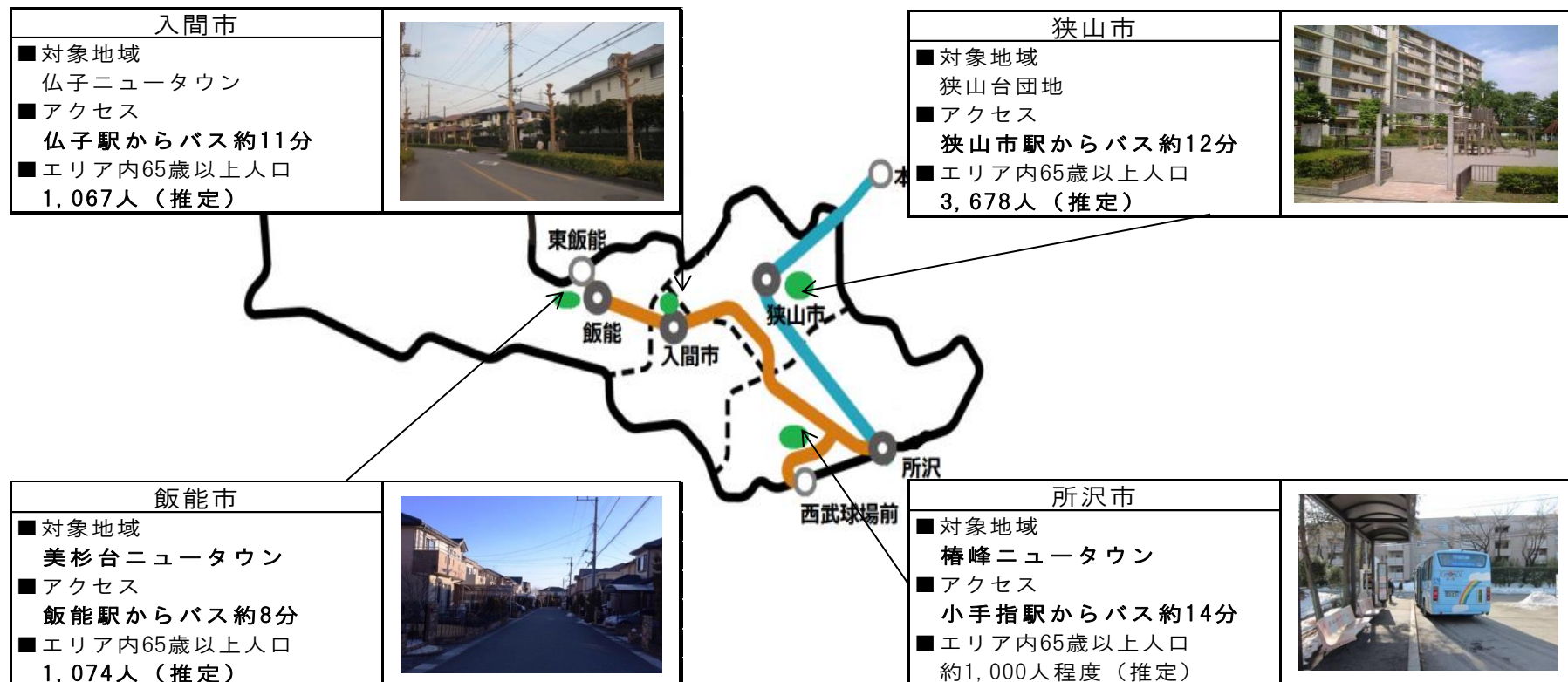


連携事例 1：ダイアプランとの連携・シニアパス社会実験

2. シニアパスの概要

「社会実験対象地域」を各市選定

- ①市内の大規模な団地、ニュータウン
- ②最寄駅までバスアクセスとなる地域
- ③地元自治会等の理解、協力の獲得



連携事例 1：ダイアプランとの連携・シニアパス社会実験

3. 役割分担

(3) 行政・交通事業者の役割

■ 行政側の役割 -地域住民に対する面的告知-

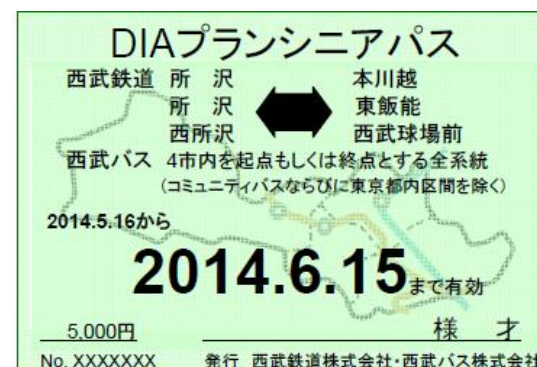
- ・ 社会実験対象地域の設定
- ・ 社会実験対象地域への集中的な情報提供
- ・ 事前申込会場の設定



事前申し込みの様子
(狭山市：狭山元気プラザ 大会議室)

■ 交通事業者側の役割 -制度設計と調査分析-

- ・ 制度設計、各種届出、発売
- ・ 事前、事後アンケート分析



シニアパス券面

連携事例 1：ダイアプランとの連携・シニアパス社会実験

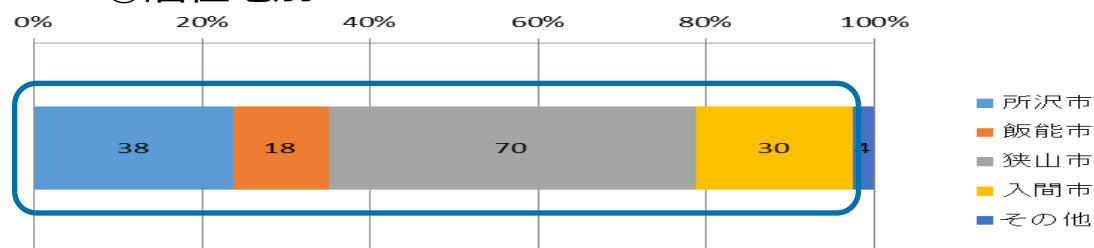
4. 購入者概要

全購入者 160人

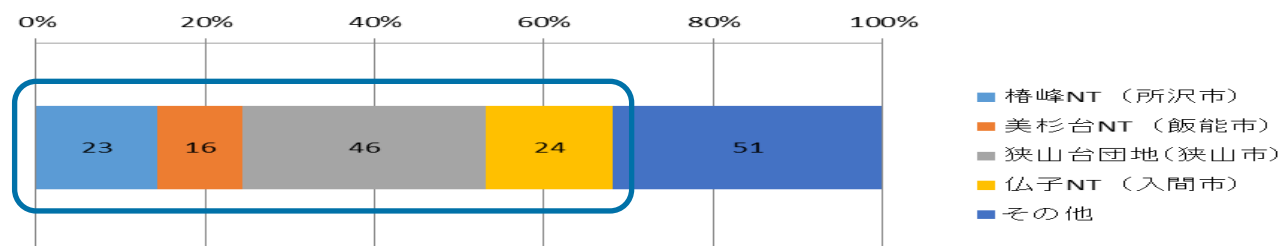
- ・4市内の居住者による購入が90%以上
- ・社会実験対象地域居住者の購入者が約60%

→地元への適切な情報提供が購入要因

①居住地別



②社会実験対象地域別



連携事例 1：ダイアプランとの連携・シニアパス社会実験

5. 効果測定



効果測定ツール	事前アンケート	事後アンケート
調査時期	申込時	2014年6月16日～7月15日
回収方法	対面記入	郵送回収
回答数(回答率)	160(100%)	140(87.5%)
共通項目		
	(1) 外出状況 ・外出頻度 ・外出目的	(2) 公共交通利用状況 ・鉄道・バスの利用頻度 ・訪問場所
調査項目		
	事前アンケート項目 (1) 購入動機 (2) 外出状況 ・外出手段 ・最寄駅(停留所) ・利用区間 ・交通費支出方法 (3) 購入者情報 ・居住年数・職業(現在／過去) ・職業免許保有状況	事後アンケート項目 (1) 利用後の感想(妥当性) ・価格 ・期間 ・区間 ・形態 ・外出機会増加の実感 ・再購買意欲の有無 (2) 外出先(具体的な場所等)

* 購入者情報と一体管理することにより、個人レベルでの行動の変化の検証を可能にした

社会実験の効果測定に関する調査・分析は、日本大学理工学部 金子雄一郎准教授にご協力いただきました。

なお、当実験の結果については、金子准教授と共著で「第21回鉄道技術・政策連合シンポジウム(J-RAIL2014)」(2014年12月開催)において、論文の発表を行っております。

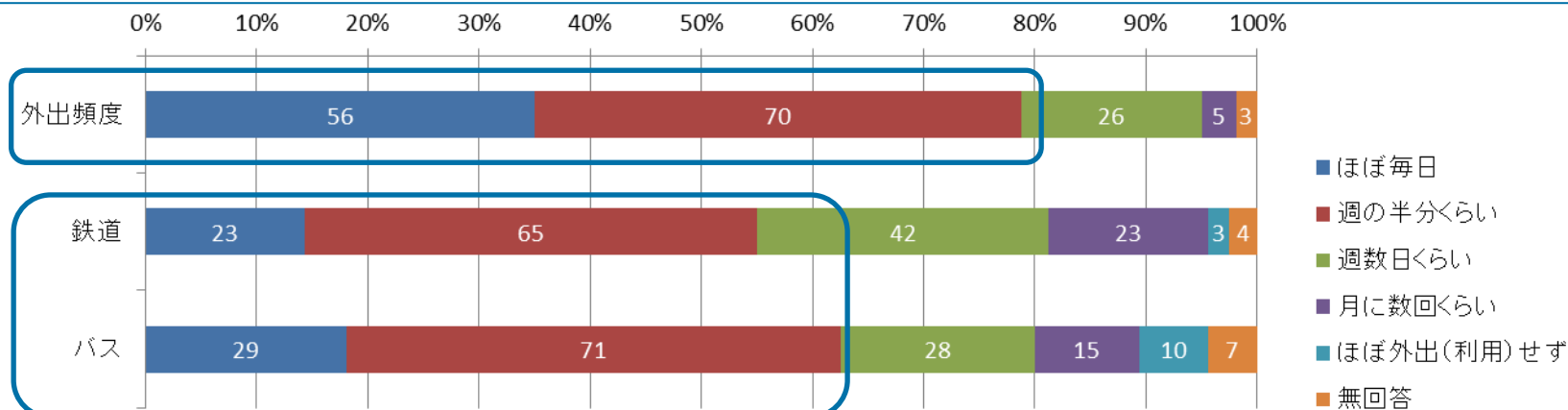
連携事例 1：ダイアプランとの連携・シニアパス社会実験

6. 結果概要

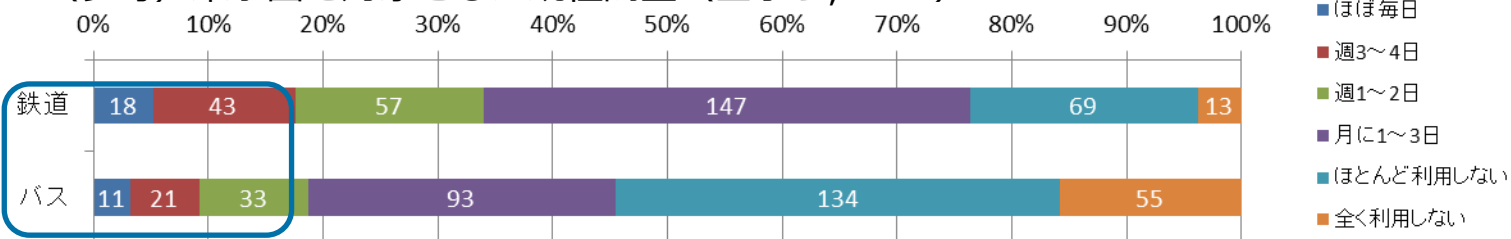


(1) 普段の外出頻度と鉄道・バスの利用頻度

- ・ 週半分以上外出する人が約**80%**
- ・ 週半分以上公共交通を利用する人が**50～60%**
→最寄駅までバスアクセスが確保されていることが一因か。



(参考) 東京圏を対象とした既往調査 (金子ら,2014)



連携事例 1：ダイアプランとの連携・シニアパス社会実験

6. 結果概要



分析の考え方

購入者を「高頻度層」「低頻度層」に分類（事前アンケート回答より）

- ・ **高頻度層**（N=113） 鉄道もしくはバス、またはその両方の利用が「週の半分くらい」以上と回答
- ・ **低頻度層**（N=47） 鉄道およびバスの利用頻度ともに「週数回位」以下と回答

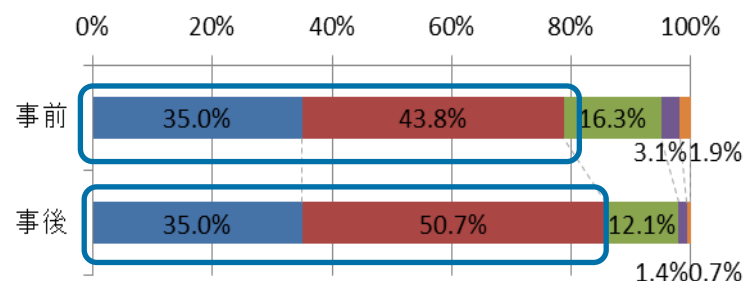
		バス						合計
		ほぼ毎日	週の半分くらい	週に数日くらい	月に数回くらい	ほとんど外出／利用せず	無回答	
鉄 道	ほぼ毎日	17	4	0	1	1	0	23
	週の半分くらい	6	48	3	4	3	1	65
	週に数日くらい	3	15	19	1	4	0	42
	月に数回くらい	2	3	6	8	2	2	23
	ほとんど外出／利用せず	1	1	0	1	0	0	3
	無回答	0	0	0	0	0	4	4
合計		29	71	28	15	10	7	160

(2) 外出頻度の変化

- ・ 全体：「週半分くらい」以上外出する人が増加（78.8%→85.7%）
- ・ 低頻度層：「週半分くらい」以上外出する人の増加が顕著（46.5%→68.3%）
- ・ 心理的な外出頻度増加の実感が高い

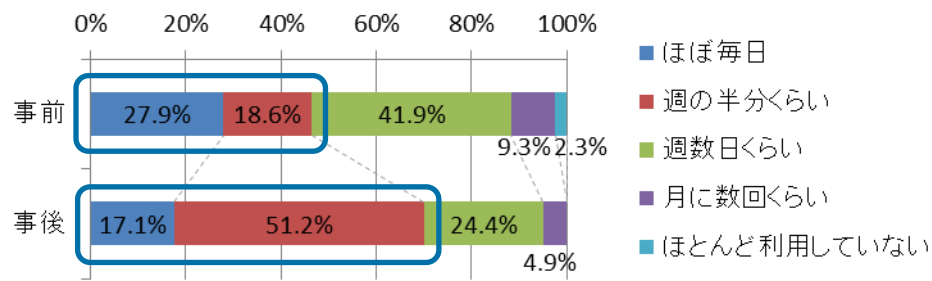
① 外出頻度の変化

全体の变化



外出頻度：14.5日／月→15.0日／月

低頻度層の変化



外出頻度：11.1日／月→12.6日／月

② 外出頻度の増加の実感

あり：75.7% なし22.9%

連携事例 1：ダイアプランとの連携・シニアパス社会実験

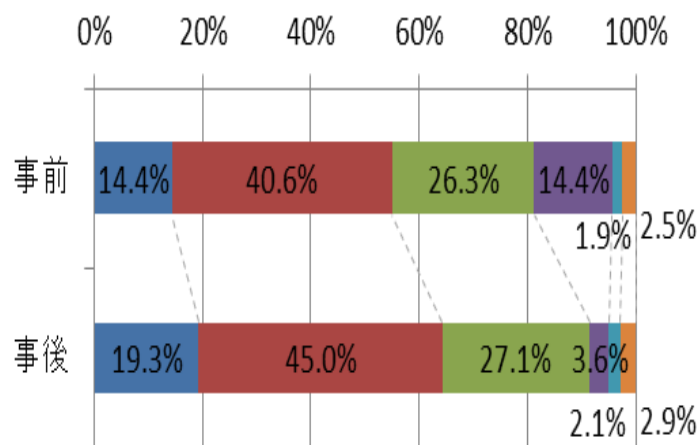
6. 結果概要



(3) 鉄道の利用頻度の変化

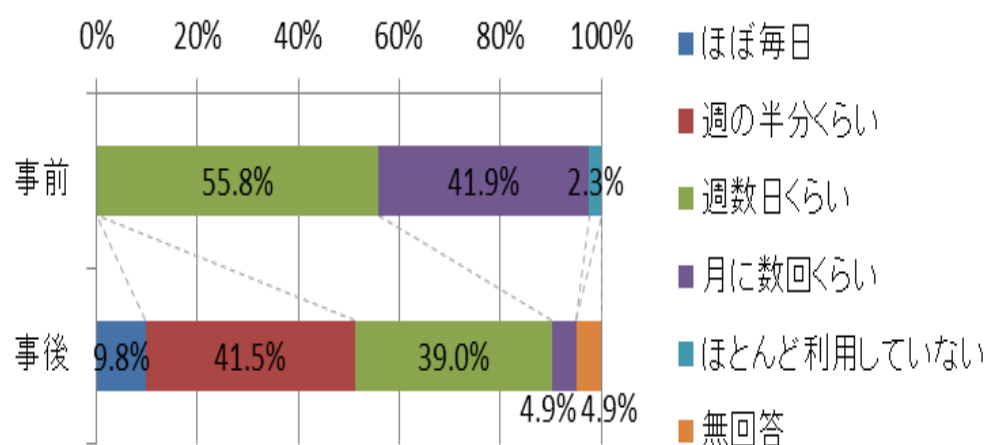
- ・全体：利用頻度が増加
- ・低頻度層：利用頻度が2倍以上増加
→シニアパスが低頻度層の積極的な鉄道利用を促したと考えられる。

全体の变化



利用頻度：11.0日／月→12.3日／月

低頻度層の変化



利用頻度：5.0日／月→10.8日／月

連携事例 1：ダイアプランとの連携・シニアパス社会実験

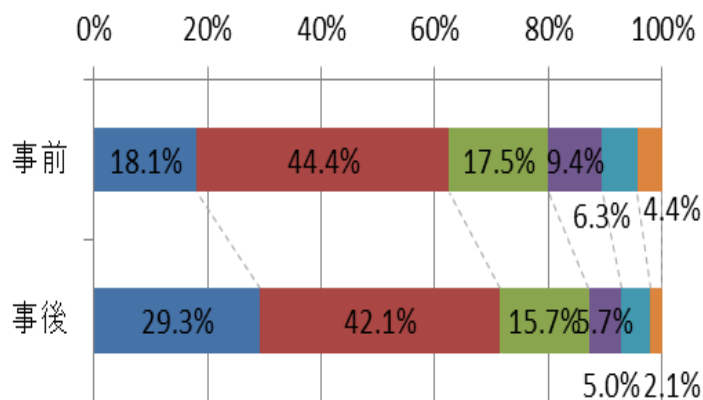
6. 結果概要



(4) バスの利用頻度の変化

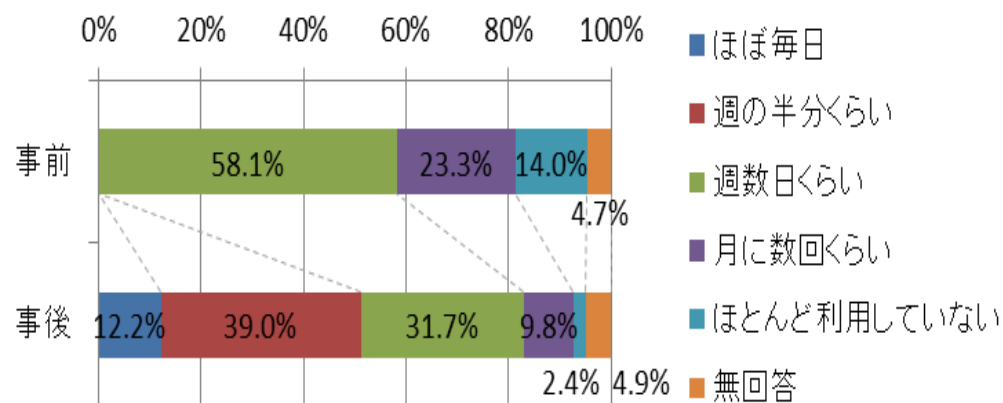
- ・ 全体：利用頻度が増加
- ・ 低頻度層：利用頻度が2倍以上増加
→シニアパスが低頻度層の積極的なバス利用を促したと考えられる。

全体の变化



利用頻度：11.8日／月→13.3日／月

低頻度層の変化



利用頻度：4.8日／月→10.7日／月

連携事例 1：ダイアプランとの連携・シニアパス社会実験

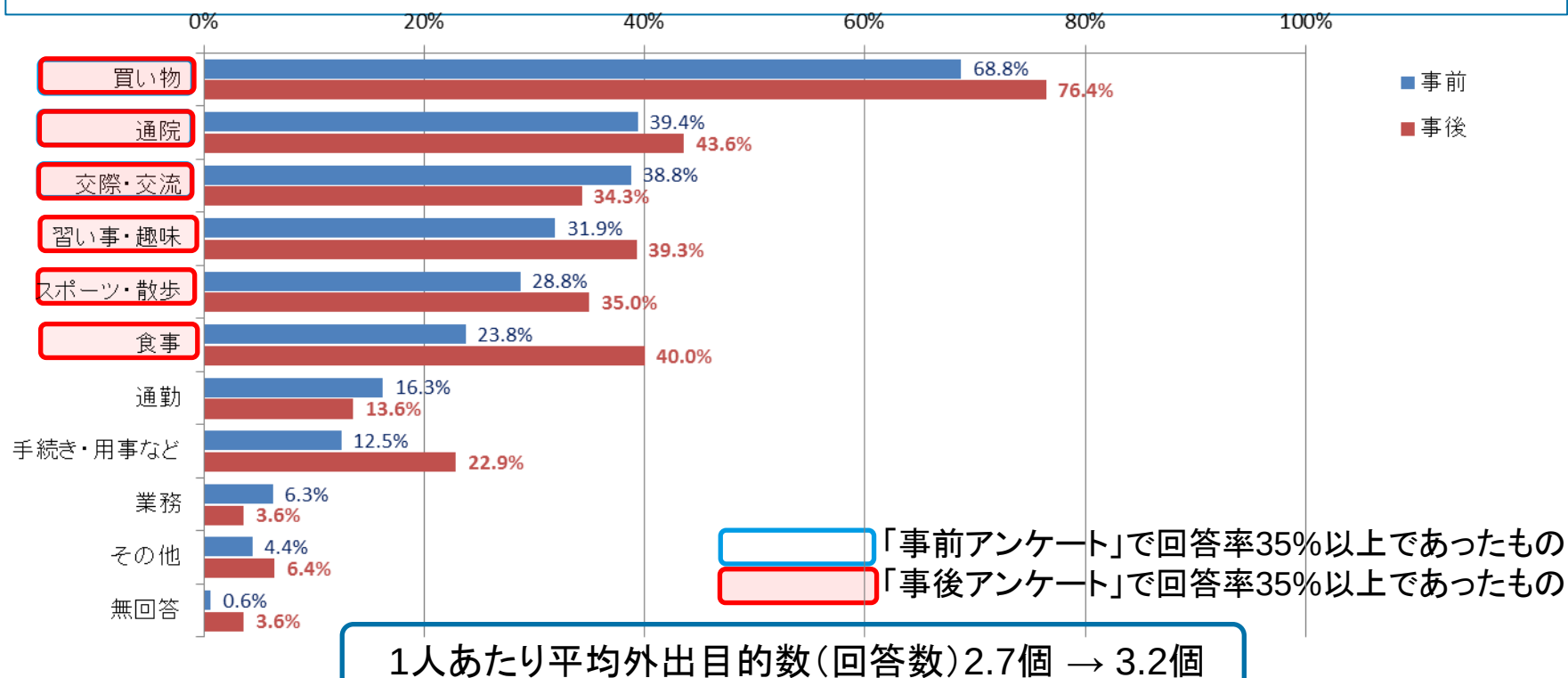
6. 結果概要



(5) 外出目的、外出場所の変化

①外出目的の変化

- ・ 普段から、買い物、通院、交際・交流等による行動が多い
- ・ 習い事・趣味、スポーツ・散歩、食事といった行動も増加



連携事例 1：ダイアプランとの連携・シニアパス社会実験

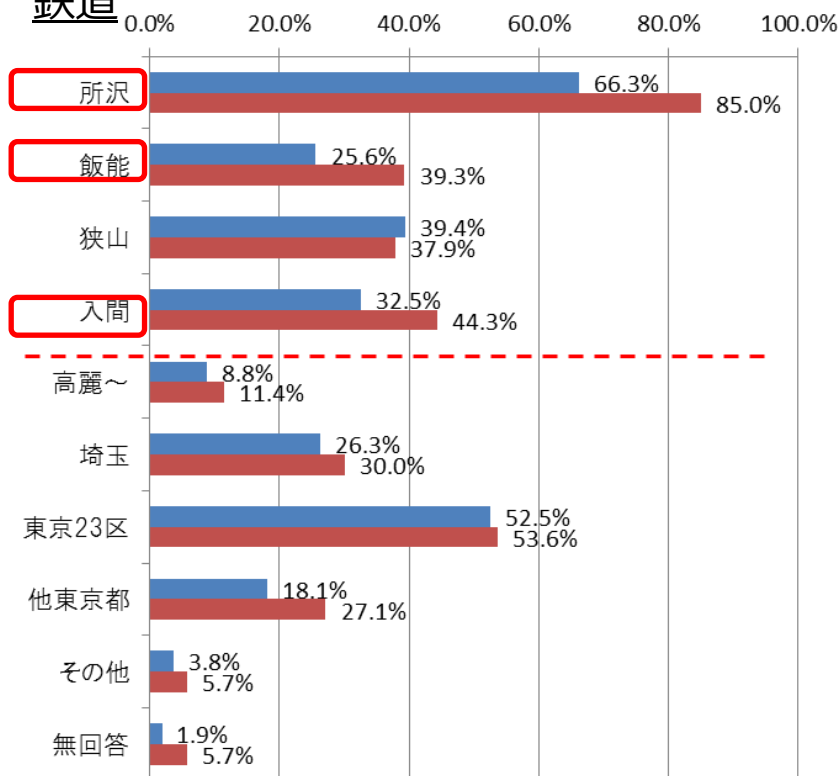
6. 結果概要



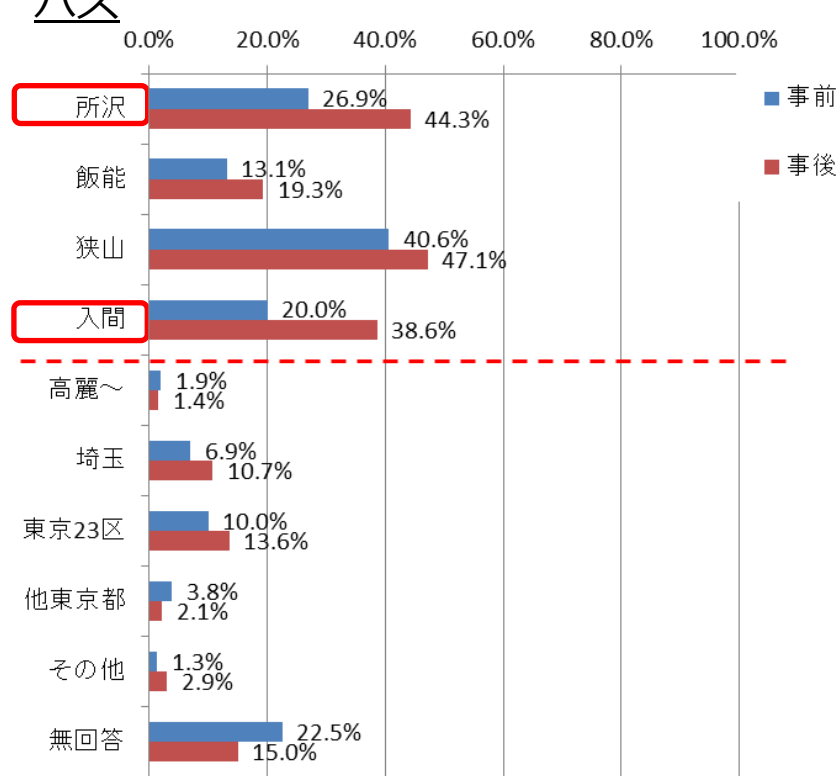
②外出場所の変化

- ・4市内の移動割合は、鉄道、バスともに概ね増加傾向
- ・東京都内等、4市以外への移動は増加割合が低い
→シニアパスが4市内の交流活性化に貢献

鉄道



バス



西武鉄道

【凡例1】

- ### 【凡例2】

趣味(天覧山,
ハーブ園)

スーパー
PePe

公共施設

アウトレット

趣味

百貨店

病院
(石心会, 入間川病院)

公共施設

病院(防衛医大他, 病院・クリニック多数)

公共施設

所沢駅

百貨店

趣味

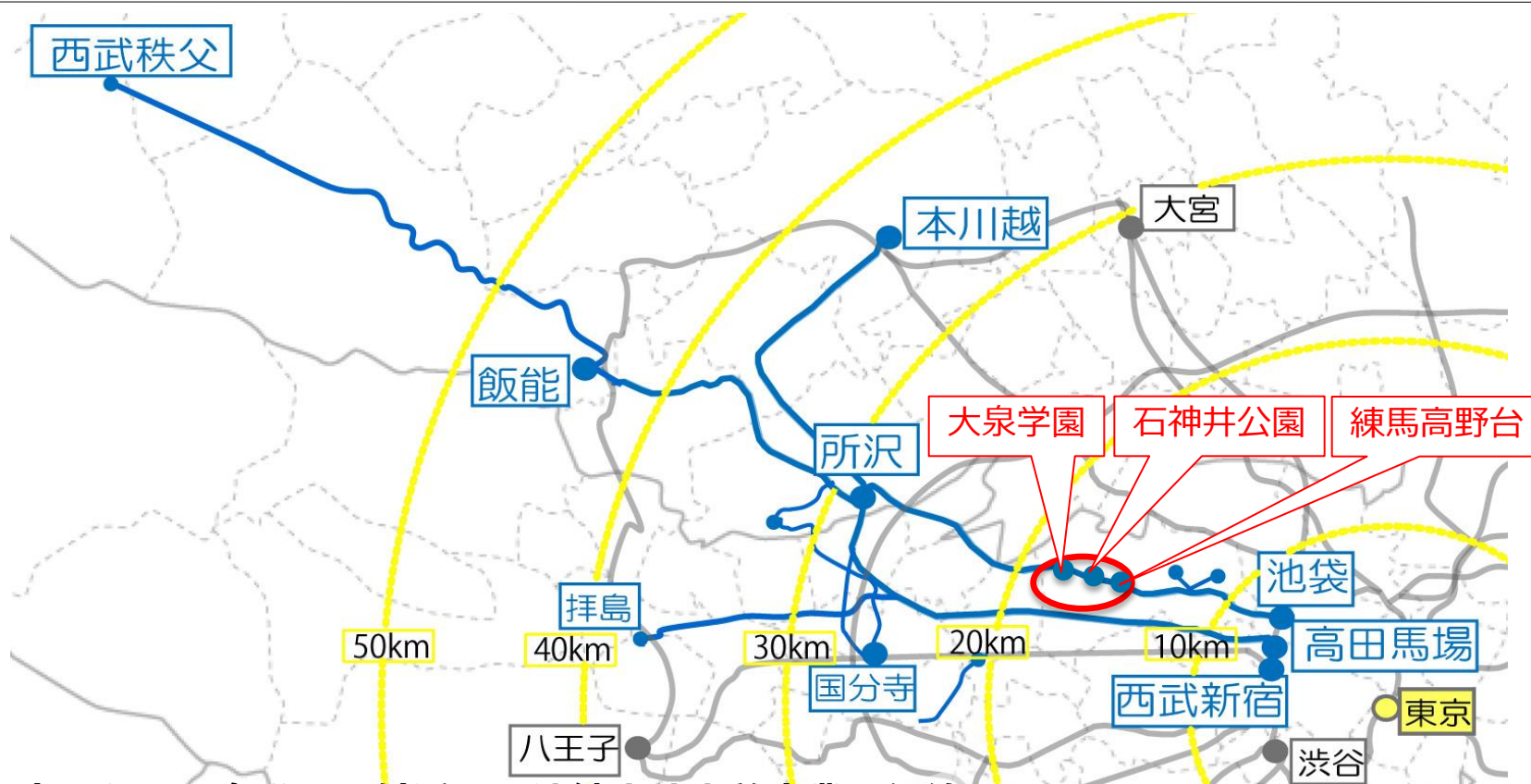


連携事例 1：ダイヤプランとの連携・シニアパス社会実験

6. 効果と課題

	今社会実験における効果	広く展開する場合の課題
利用者	高齢者の外出意欲の向上	適切な利用ニーズの確認 ・低頻度層の外出意欲創出 ・駅周辺の居住者の価格感度分析 ・シルバーパス等福祉乗車券施策との関連 等
沿線自治体	4市内の地域活性化の可能性	自治体間の連携 ・自治体間の連携および共通目標の設定 ・行政界をまたがる資源の活用 自治体内の連携 ・自治体マスタープラン・地方版総合戦略等各種計画における交通施策との連携 ・福祉分野との更なる連携（予防介護や生活支援等） ・商工観光分野との更なる連携（商店会活用や観光地PR等） 等
公共交通事業者	運賃抵抗の軽減による公共交通利用促進	適切な事業性の確保 ・高頻度層の転移による減収リスクへの対応 ・IC化のハードル 適切な範囲設定 ・範囲の設定と価格設定の考え方 等

西武鉄道



2007年5月 都市計画事業認可

2011年4月 練馬高野台～石神井公園駅間 下り線高架化

2013年3月 複々線化完了、5社相互直通運転開始、石神井公園駅西口供用開始

26 2013年11月 石神井公園～大泉学園駅間 下り線高架化

2015年1月 石神井公園～大泉学園駅間 上り線高架化 事業区間の高架化完了

連携事例 2：連立事業を契機とした駅周辺のまちづくり (石神井公園駅付近)

協議

- 高架下空間を活用した南口駅前広場の整備
練馬区、西武鉄道
- 高架下空間の利活用
高架下利用検討会の開催（公共利用枠※についての協議）
※高架下利用可能面積のうち15%を公共利用
東京都、練馬区、西武鉄道
- 西口（反対口）の新規開設
練馬区、西武鉄道
- etc...

結果

- 高架下空間を活用した南口駅前広場の整備
⇒（効果）二次交通との結節機能向上
- 高架下空間の利活用
⇒（効果）駅周辺の生活利便性向上
（商業施設、子育て施設、図書館受け取り窓口等）
- 西口（反対口）の新規開設
⇒（効果）石神井公園駅利用者の利便性向上
駅周辺地域の回遊性向上等

連携事例 2：連立事業を契機とした駅周辺のまちづくり (石神井公園駅付近)



Emio North



石神井公園駅西口(新規開設)



Nicot石神井公園
(保育所)



連立事業を契機とした石神井公園駅周辺の整備概要(イメージ)



図書館受取窓口
(練馬区)



Emio West



南口駅前広場

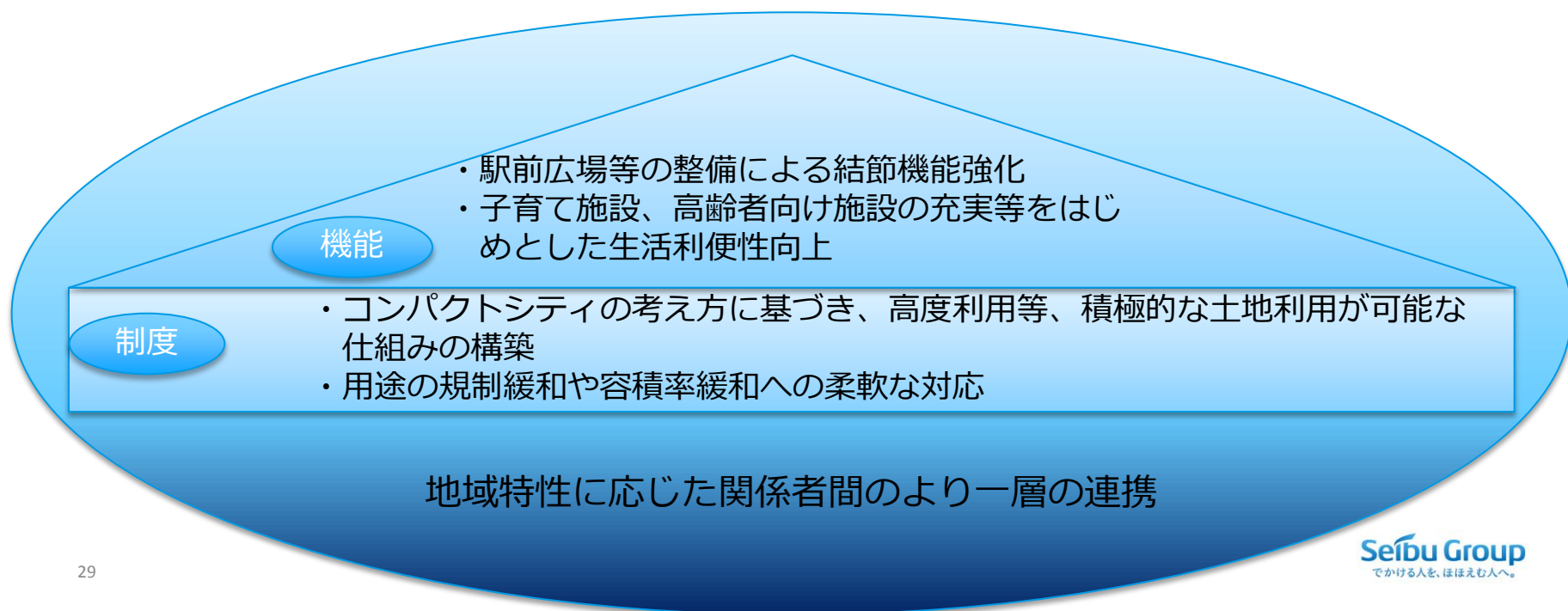
連携事例 2：連立事業を契機とした駅周辺のまちづくり (石神井公園駅付近)

今後の連立事業に向けて

中井～野方駅付近（新井薬師前、沼袋；2020年度完成予定）

東村山駅付近（2024年度完成予定）

連立事業を契機とした駅周辺のまちづくりにおいては、関係者間で、少子高齢化の進展、共働き世代の増加等といった事業完成時の将来像および課題を共有し、地域特性に応じた沿線住民の生活利便性の向上に向けて、より一層の地域との連携が必要



時代のニーズに合わせたソフト施策の展開

(例) ターゲット (こども・シニア・訪日外国人・・・)
コンテンツ (鉄道イベント・ウォーキングイベント・企画券・・・)
実施内容 (CM等訴求媒体によるPR)



設備投資 (ハード) を通じた安全・正確・快適性の確保

(例) 駅のバリアフリー化

(例) 駅改良工事

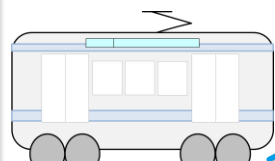
(例) 連立事業を契機としたまちづくり

(短期)

(長期)

地域特性等を踏まえたまちづくりの実現、施策の展開には、
地域方針・将来像を描いている自治体との連携が不可欠。

鉄道事業を通じた 地域社会の発展への貢献



時代のニーズに合わせたソフト施策の展開

(例) ターゲット (こども・シニア・訪日外国人・・・)
コンテンツ (鉄道イベント・ウォーキングイベント・企画券・・・)
実施内容 (CM等訴求媒体によるPR)



設備投資 (ハード) を通じた安全・正確・快適性の確保

(例) 駅のバリアフリー化

(例) 駅改良工事

(例) 連立事業を契機としたまちづくり

(短期)

(長期)

A市

B市

C市

複数自治体による共通ビジョン・方針に基づいた連携

複数自治体間・エリア等で方針・将来像等を共有し、公共交通を活用することで、
より地域特性を活かしたまちづくりが実現できる可能性。

交通に関わる施策の推進は、国、地方公共団体、交通事業者、住民等の関係者が連携し、及び協働しつつ、行われなければならない（法第六条）

＜関係者の役割（法第八条～第十一条）＞

関係者	役割
国	基本理念にのっとり、交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務
地方公共団体	地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務
交通事業者	業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努める
国民	基本理念の実現に積極的な役割を果たす



交通施策を通じたまちづくりを実現するためには、それぞれの関係者同士で協働して取り組む必要がある。

都市防災の視点からの話題提供 —大都市に着目して—

東京大学生産技術研究所
都市基盤安全工学国際研究センター
准教授 加藤孝明

議論すべき論点提示

・ 防災を考える基本スタンス

- ・ 「知っている幸せ」(⇔知らない幸せ)・・・災害リスクを
- ・ 防災「も」まちづくりの発想が重要. 防災「だけ」まちづくりは成立しない.
- ・ 防災は, コストではなく, 付加価値. 防災を進めるための新たなエンジン.

1. 古典的課題への対応

- ・ 地震時の同時多発火災での大量死を防止するためのフェールセーフの更なる多重化

2. 大規模水害に備えた都市づくり戦略づくり

- ・ 「浸水対応型市街地」形成戦略

3. 復興準備の確立

- ・ 未経験の状況を前提とした復興準備: 復興状況イメージトレーニングの必要性～

4. 内発的・自律発展的な「共助」の地域社会における構築

- ・ 内発的・自律発展性のある共助のしくみを埋め込む
- ・ 地域社会で(他の課題と含め)総合的に解くしくみを構築する

5. 業務地区における防災: 都市再生安全確保計画

- ・ 帰宅困難者対策に矮小化すべきではない.
- ・ BCDの整備 + 3.11で顕在化しなかった未知の危険性に備えるという意識

6. 広域連携体制の構築

- ・ 基本は市町村. 大規模災害では対応不能

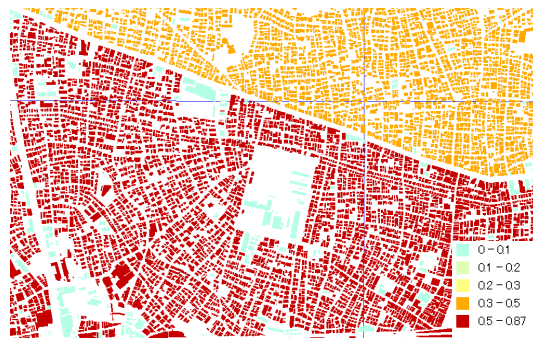
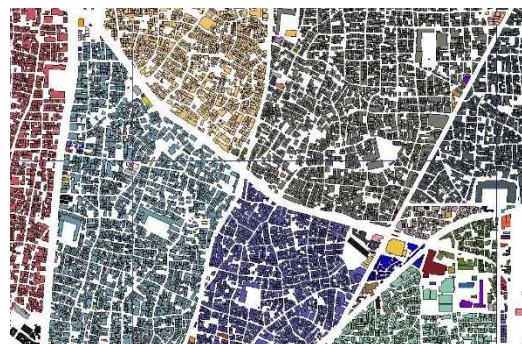
7. 「普通の街」を対象とした自立防災生活圏の構築へ

- ・ (リスクの高い市街地／業務地区)でもない普通の街

1. 古典的課題への対応

地震火災に対するフェールセーフの更なる多重化

延焼クラスター(延焼運命共同体)による地震火災リスク評価



依然として危険な大都市圏
≠ 密集市街地問題

※延焼クラスター(延焼運命共同体): 出火すると延焼する恐れの高い一群の建物群

【クラスター内からの出火率=所属する建物の焼失率】

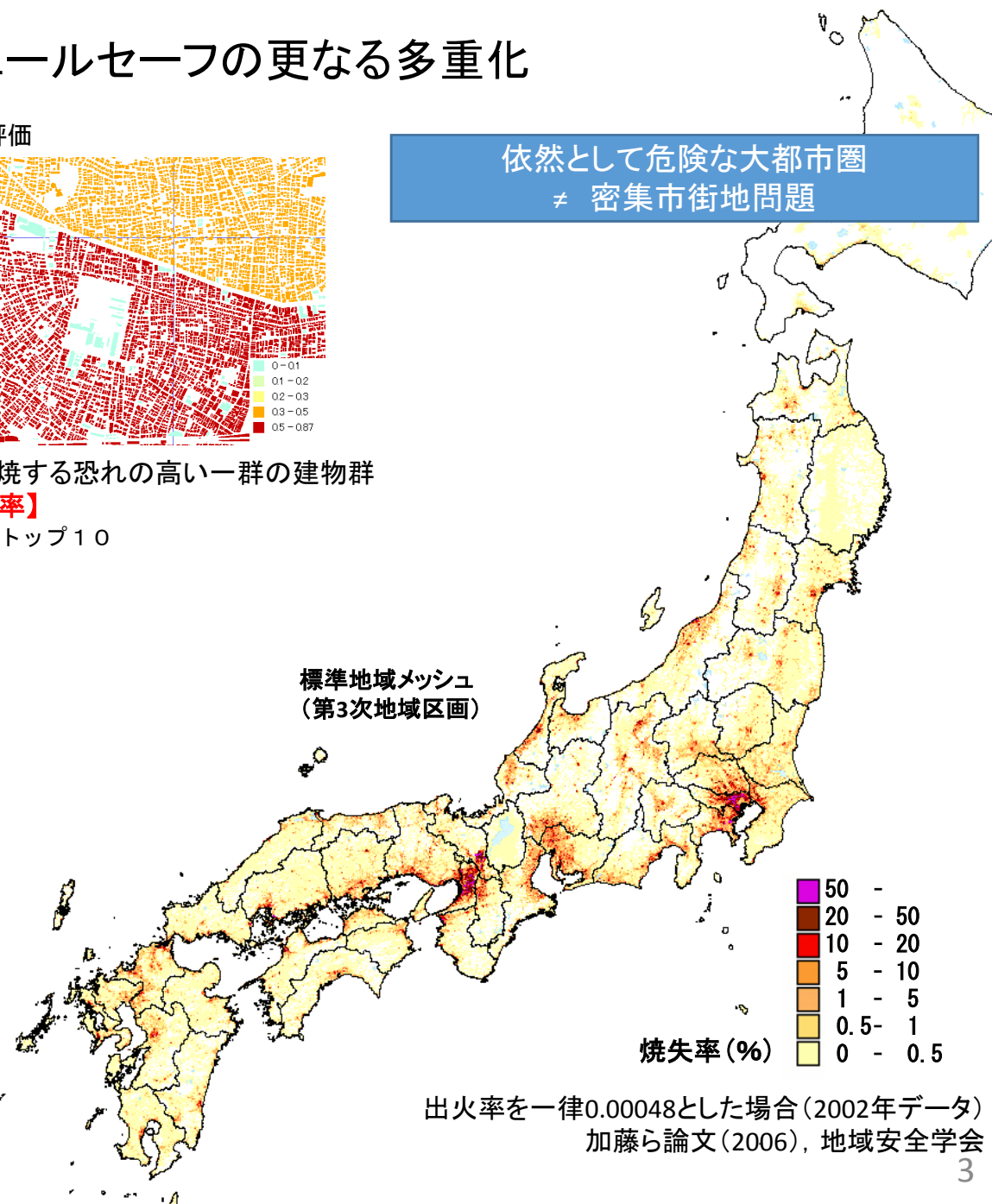
表1 東京都, 大阪府, 京都府, 愛知県の延焼運命共同体トップ10

順位	東京都	大阪府	京都府	愛知県
1	22535	18549	10361	5103
2	14043	10777	8560	3892
3	11294	10655	6354	3765
4	9675	10458	6224	3149
5	9283	10260	5837	3055
6	9197	10120	5687	2963
7	9157	9471	4812	2773
8	9085	8031	4667	2724
9	8093	7542	4633	2645
10	7799	7228	4569	2418

3000棟のクラスター:

仮に10,000棟に1件出火すると, 確率25%で焼失

東京:71箇所, 大阪:63箇所, 京都:27箇所
(参考:愛知県6箇所)



出火率を一律0.00048とした場合(2002年データ)
加藤ら論文(2006), 地域安全学会

1. 古典的課題への対応

地震火災に対するフェールセーフの更なる多重化

• (3)古典的都市防災課題(地震火災・避難)への対応

- この30年は基本的な政策の枠組は変わっていない。
- 地震火災からの避難危険を再評価と想定外への備えが必要
- 新たな計画要素を付加し、「フェールセーフの厚み」をつける必要がある。

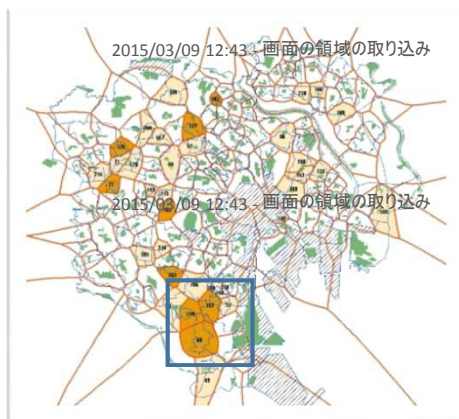


防災都市づくり計画の基本構造

被害の地域分布の特徴(東京湾北部地震)

火災に死者4,100人

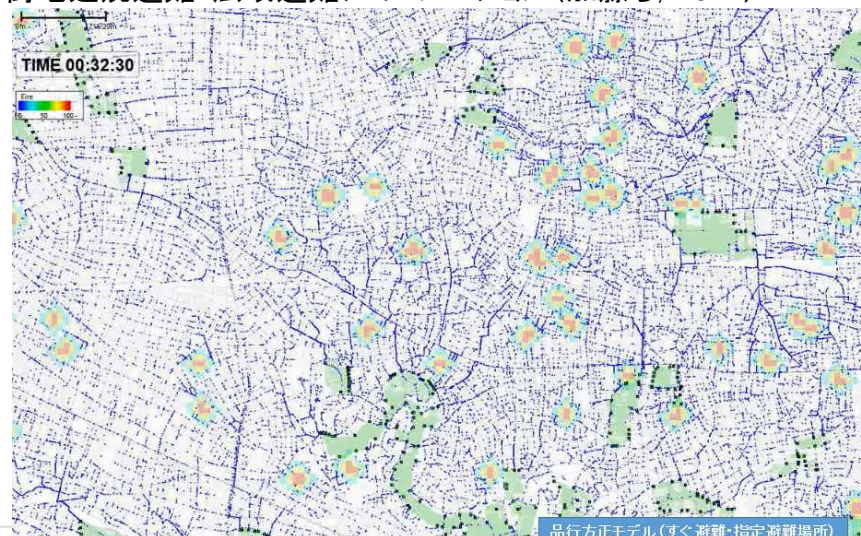
(東京都首都直下地震被害想定, 2012.4)



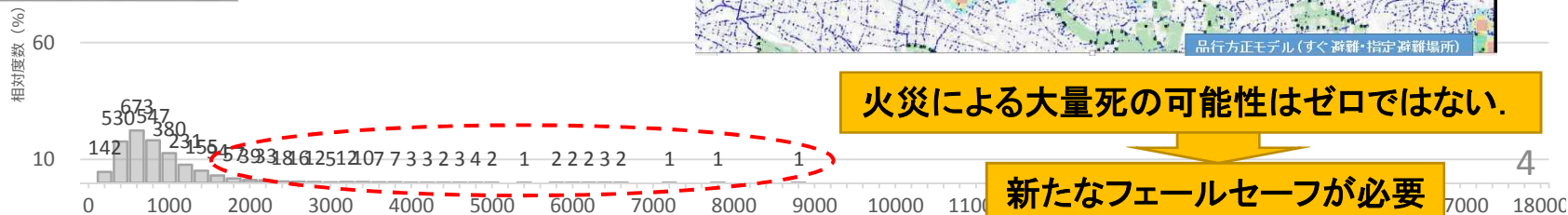
- 現在の計画:
全員が指定避難場所へ避難
- 最寄り避難場所に避難した場合
安全な空間に収容できない避難者
最大超過人数:8万人/1箇所
合計80万人

吉永・加藤ら:日本建築学会大会梗概集, 2014

市街地延焼避難・広域避難シミュレーション(加藤ら, 2014)



杉並・中野
出火点100



火災による大量死の可能性はゼロではない。

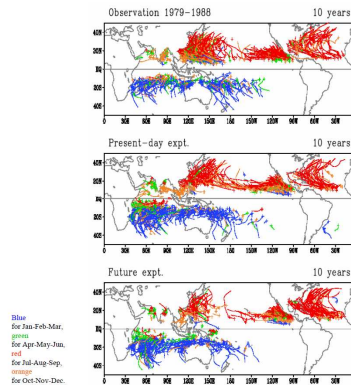
新たなフェールセーフが必要

2. 気候変動への適応としての大規模水害への対応

「浸水対応型市街地」形成戦略

※浸水対応型市街地：大規模水害時でも「大丈夫な市街地」

・気候変動＋海拔ゼロメートル広域・高密低層市街地

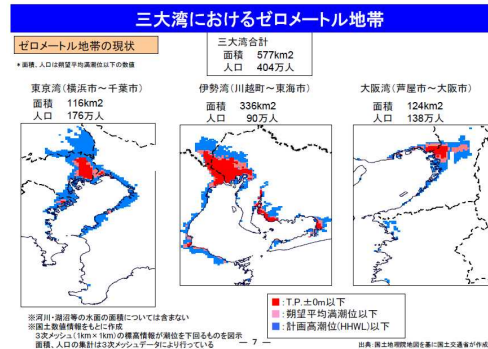


観測データ
年平均83.7個

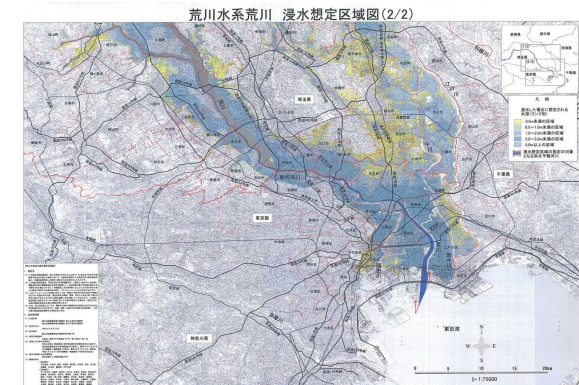
シミュレーション結果：
現在気候
年平均78.3個

シミュレーション結果：
地球温暖化
年平均54.8個
(30%減少)

気候変動による極端現象の常態化
水害リスクの確実な増大



高潮リスクに晒される区域(東京, 大阪, 名古屋圏)
国土交通省

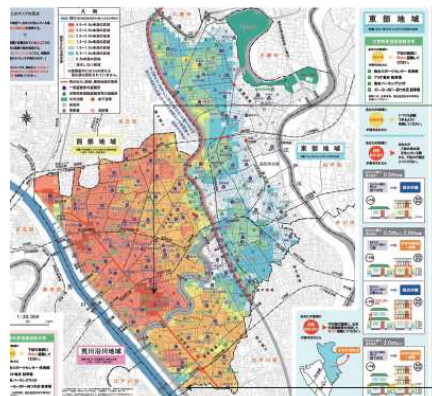


荒川浸水想定区域図(国土交通省)

・気候変動への対応として「市街地の浸水対応化」が必要

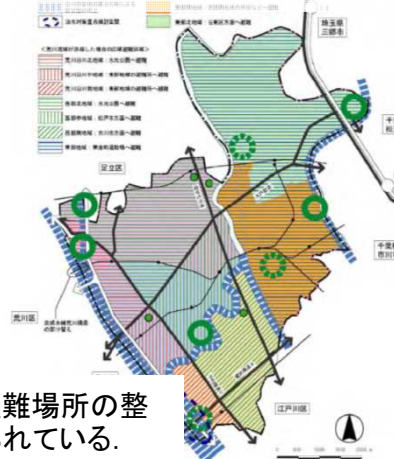
他には戸田市都市防災の方針(2011)

社会的にソリューションがない状況



葛飾区荒川ハザードマップ
27万人が超遠距離避難(千葉含む)

葛飾区都市計画マスタープラン(2011)
(安全まちづくりの方針(水害))



高台化による避難場所の整備が位置づけられている。

■公園イメージ図



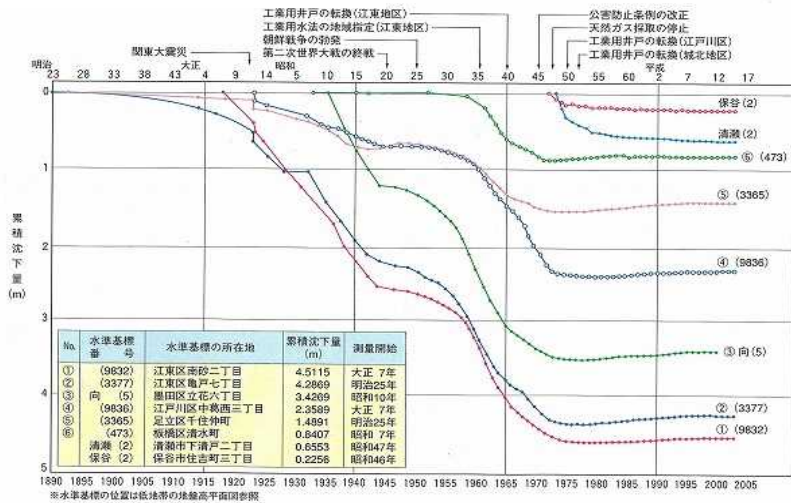
(葛飾区ホームページ)

「にいじゅくみらい公園」のイメージ図高台化による公園整備。
水害発生時に避難場所、防災拠点として機能。(葛飾区)

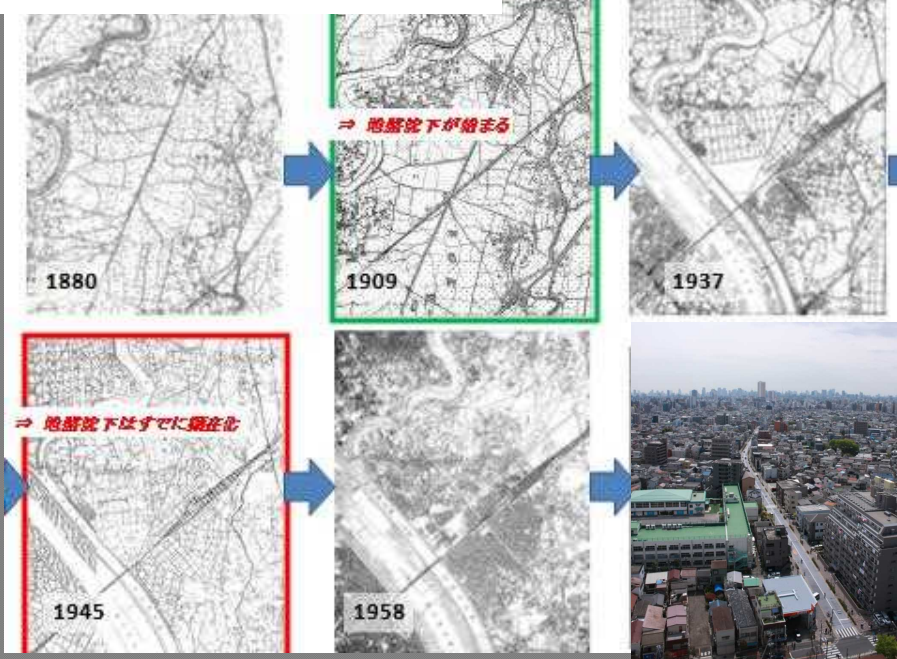
現状に至る経緯：地盤沈下＋都市化の時代の都市計画の失敗

近代化に伴う地盤沈下

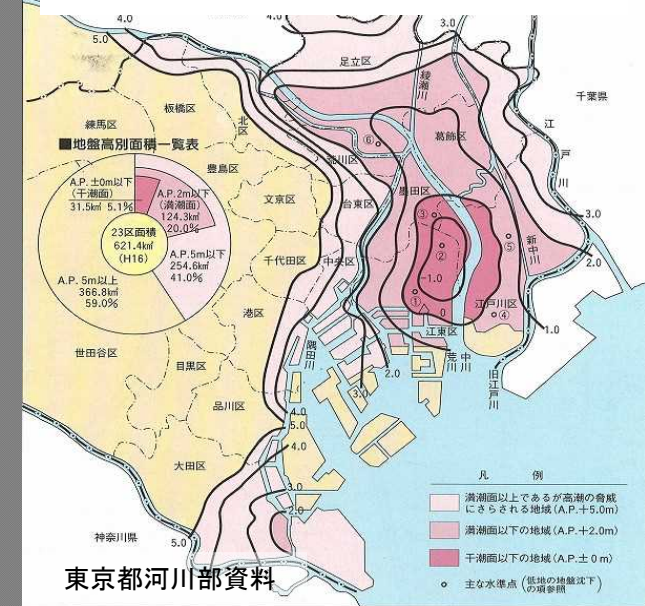
最大観測値: 4.5m



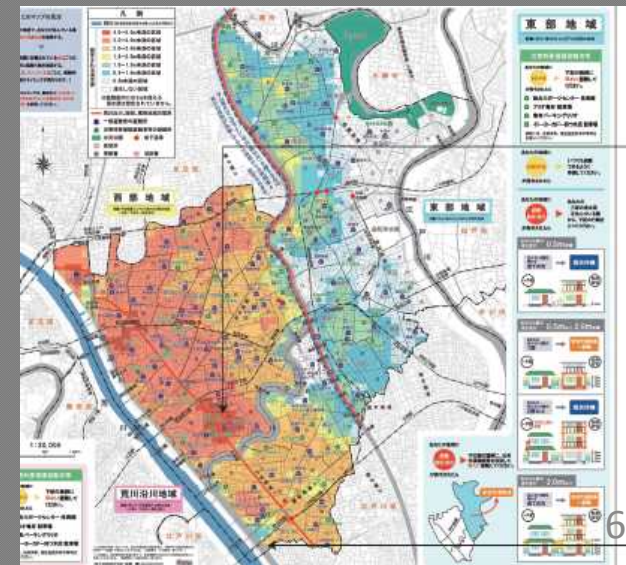
地盤沈下を考慮しない市街化



社会的にソリューションがない状況

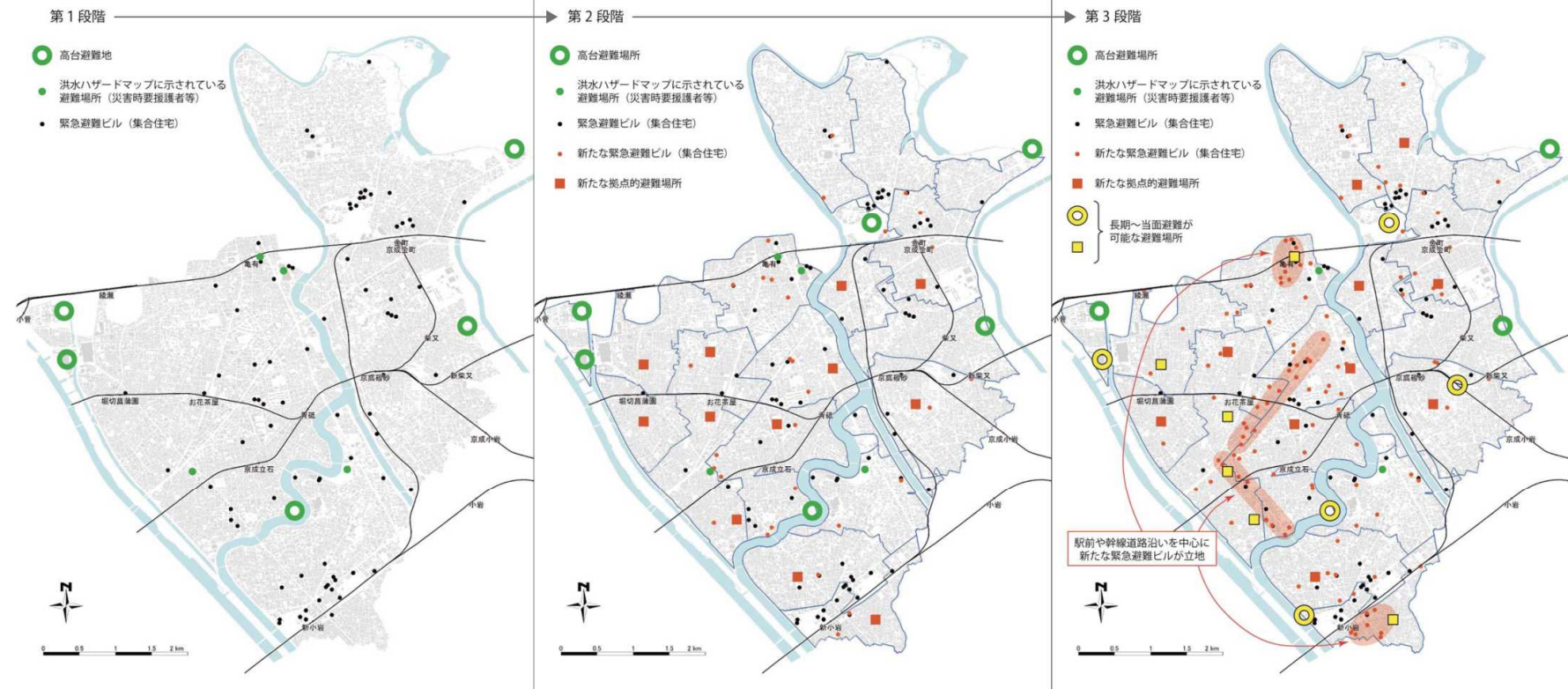


東京都河川部資料



浸水対応型市街地を形成する長期的戦略(例)

浸水対応型市街地を形成するプロセスのイメージ



浸水対応型市街地を形成する高台避難地と浸水対応型建築物のイメージ



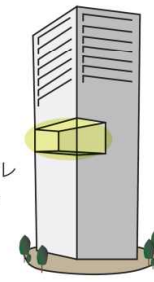
～周辺の市街地から見た市街地の様子～



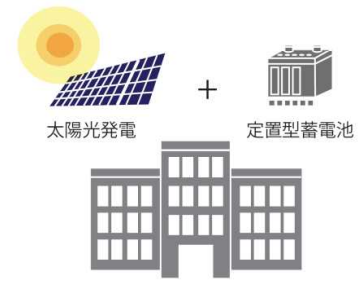
～高台避難から見た周辺の市街地の様子～

周辺の市街地との空間的なつながりを考慮した高台避難地

- ・非常食
- ・飲料水
- ・簡易トイレ
- ・毛布、等



当面の避難生活を支える
備蓄を有する避難空間の創出



自立的なライフライン機能を
備えた拠点的な避難場所の構築

3. 復興準備の確立

未経験の状況を前提とした復興準備を行うべき
(復興状況イメージトレーニングの必要性)

言葉の定義: そもそも「事前復興」の意味＝復興準備と減災の促進・上乗せ

- 防災基本計画1998年の抜本的見直し
→ 「復興対策の充実」
- 事前復興とは
(中林一樹 首都大学東京名誉教授(明治大学特任教授)による)
 - ①被災後に進める復興対策の手順や進め方を事前に講じておく.
 - 地域防災計画の復興対策への位置づけ
 - ②復興における将来目標像を事前に検討し, 共有しておく.
 - 都市マス, 長期総合計画に位置づけ
 - ③被災後の復興事業の困難さを考えると, 事前に復興まちづくりを実現し, 災害に強いまちにしておくことこそ, 究極の事前復興計画である
 - 脆弱な市街地での「防災市街地整備」として推進

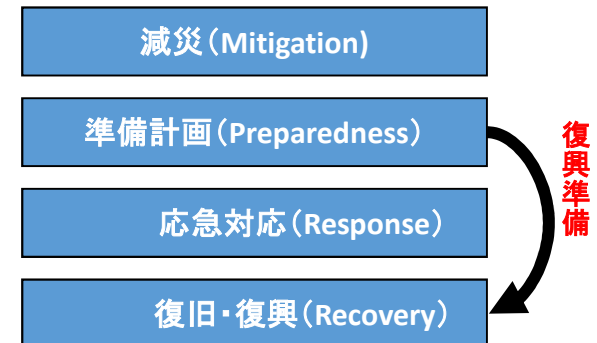
復興準備

減災の促進・上乗せ

減災と復興準備

- **復興準備**の位置づけ

- 時間のかかる「防災都市づくり」の**フェールセーフ**当たり前の計画として必要
- 「防災都市づくり VS 復興準備」ではない。



過去の災害事例からみた**災害復興の6法則**

- ① どこにでも通用する処方箋はない。
- ② 災害・復興は社会のトレンドを加速させる
 - 過疎化している地域では、過疎化が加速。
 - 成長する地域では、成長が加速。
- ③ 復興は、従前の問題を深刻化させて噴出させる。
- ④ 復興で用いられた政策は、過去に使ったことのあるもの、少なくとも考えたことがあるもの
- ⑤ 成功の必要条件：復興の過程で被災者、被災コミュニティの力が引き出されていること
- ⑥ 成功の必要条件：復興に必要な4つの目のバランス感覚 + α (外部の目)
 - 時間軸で近くを見る目と遠くを見る目

- 空間軸で近くを見る目と遠くを見る目

T. Kato, Yasmin Bhattacharya, et al: Disaster Research, Vol.8(7), 737-745, 2013.7

⇒ 復興準備は可能, かつ, 有効

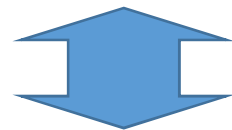
復興準備の取り組み

- 東京都の一連の取り組み(1997年～)

- 東京都復興グランドデザイン
- 東京都震災復興マニュアル(復興プロセス編／復興施策)
- 復興まちづくり模擬訓練
- 主目的: 神戸型復興プロセスを前提として, その円滑化すること

- 1995年1月: 阪神淡路大震災
- 1997年5月: 「東京都都市復興マニュアル」策定
- 1998年10月: 「東京都生活復興マニュアル」策定
- 2001年4月: 東京都震災対策条例改正
- <2001年5月: 東京都復興グランドデザイン策定>
- 2003年3月: 東京都震災復興マニュアル策定
 - 復興プロセス編／復興施策
- 2003年, 2004年～2006年度: 「復興市民組織育成事業」
 - 復興まちづくり模擬訓練

統合, 拡充



- 「復興状況イメージトレーニング」の取り組み(復興イメトレ)(2007年～)

- 第一義的目的: ①未経験の復興状況が生じることを前提として, ②復興課題を事前に理解し, ③それを解消する施策を事前に検討しておくこと。

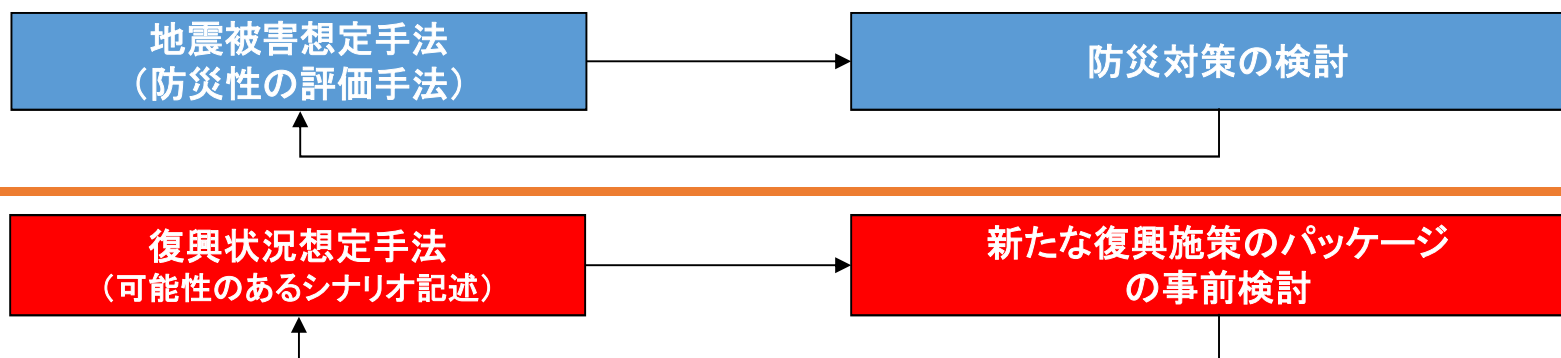
復興準備のあるべき像

- 未経験の災害・復興課題に備えるための手法～復興状況イメージトレーニング
 - 埼玉県：市町村への研修と普及，千葉県：2011，2012
 - さいたま市：2013年～（やる気）
 - 飯能市：2009年～（担当者やる気，担当者異動）
 - 茅ヶ崎市：2010～
（本格化：真剣に検討，平時の行政施策の中への位置づけを模索）



復興準備の取り組み

- 「マニュアル作成・習熟型」から「事前・復興課題理解，政策検討型」へ転換



どう想定するか？ そもそも復興状況⇒人の意思決定の積み重ね
生活感覚を積極的に位置づけて，人が考える／プランナーの感覚を積極的に位置づけて，人が考える。

●首都圏で想定される未知の復興状況・課題（※下記は，あくまでも根拠のない例示）

「郊外住宅地」での被災：

住宅と世帯のミスマッチの解消

被災した郊外戸建て高齢高齢者世帯⇔被災しない駅前マンションファミリー世帯
……被災者の積極的な選択による住み替え

「23区西部での広域の被災」

被災地域での住宅の大量供給とそれに伴う人口の大移動
被災していない多摩ニュータウンの空洞化
民間投資の二極分化，市場価値の二極分化
⇒「復興弱地域」の出現

「都心に近い密集市街地」での延焼被災

買い叩きによる大規模な地上げ，それに伴う住民の流出
民間投資主体の乱開発

再開発による床の供給過剰による共倒れ破綻

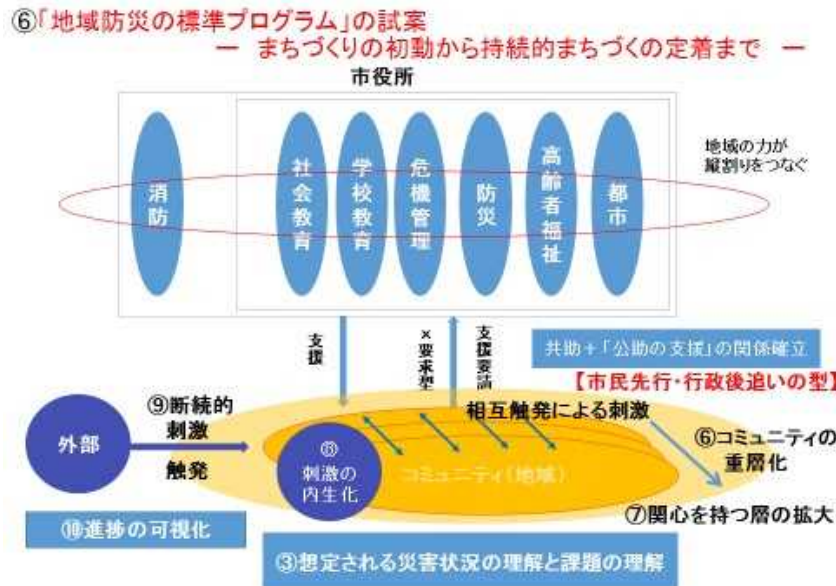


内発的・自律発展的な**共助**の地域社会における構築

内発的・自律発展性のある共助のしくみを埋め込む
地域社会で総合的に解くしくみを構築する

- 共助が必須となる基本構造
 - 大規模災害: **公の対応資源 < 対応ニーズ**
⇒ 地域社会に依存せざるをえない構造……唯一のソリューション
 - **他の地域課題と同じ構造**……高齢者福祉: 公の対応資源 < 対応ニーズ
 - **総合的にコミュニティでアプローチすることが重要**
- 団塊の世代が前期高齢者の時代: 地域社会の高度化の黄金期(今必要!)
 - 地域での取り組みの体系化・高度化. そのための支援.

●まちづくり支援の体系化



加藤孝明: 地区防災計画学会論文集 2015

●まちづくり支援技術の高度化



(葛飾区2009)

●取り組みの総合化



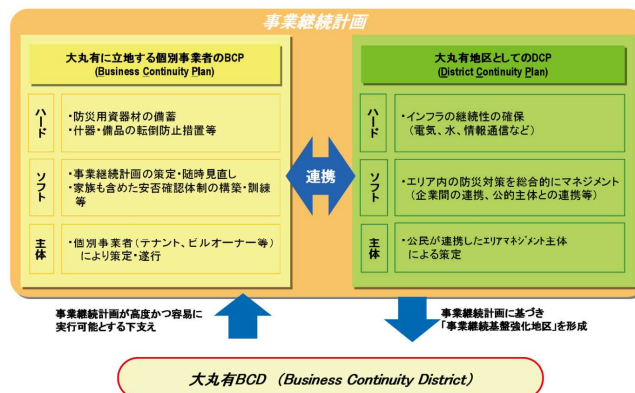
主催: いたばし総合ボランティアセンター
テーマ: 災害時の助け合い／老人漂流社会「終の住処」
3回の連続ワークショップ
全18地域センターで開催. のべ1900名参加
(18地域×3, 約40～50名/1地域)

業務地区における防災：都市再生安全確保計画 帰宅困難者対策に矮小化すべきではない。

・ 防災の新しい概念

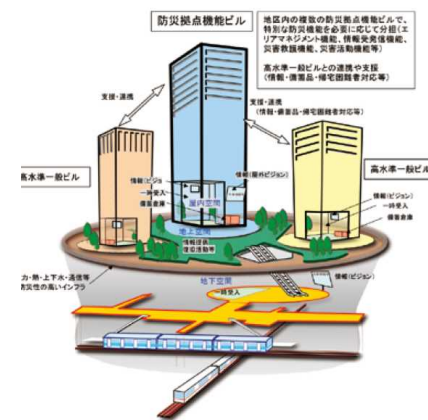
- ・ 防災・安全確保 ⇒ コストではなく**付加価値**と位置づける
- ・ ハザードの大きさに対応する十分な「備え」=その地域の**付加価値**
 - ・ 民間の自律的な建築の促進を通して「BCD」の整備へ。
 - ・ BCD (Business Continuity District)： エネルギー・水の自立性による事業継続可能地区
 - ・ 国際競争力の確保／周辺地域を含めた広域の安心の拠点空間形成

・ 3.11で現れなかった未知の危険への対応という視点



図：大丸有 BCD の対応例と主体イメージ
 (「大丸有地区における災害に強いまちづくり検討委員会」(大丸有協議会) 報告書をベースに作成)

BCD(Business Continuity District)の整備へ



防災拠点機能ビル審査会
 (エリア防災ビル)

広域連携・調整体制の構築

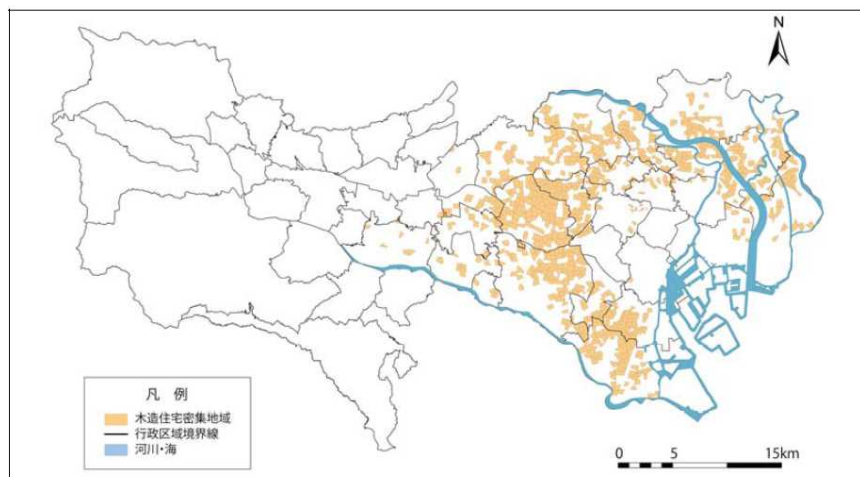
基本単位は市区町村. 都道府県調整. 大規模災害では対応不能

- 防災計画の広域連携
 - 自治体間応援のシステム化
 - それに対応した支援拠点のネットワーク
- 復旧期の広域連携
 - 東京圏では, 従来システムは空間的に破綻している
 - 仮設住宅用地／瓦礫処理
 - 東京都では, 「**時限的市街地**」(**被災地内に仮設市街地を形成**)の概念は提示されているが, その実現方法は？
- 復興期の広域調整
 - 広域での計画調整機能が必要ではないか？
 - 例: 都市計画事業の乱立. 床の供給過剰.
 - 例: 意図しない市街地の再構築現象

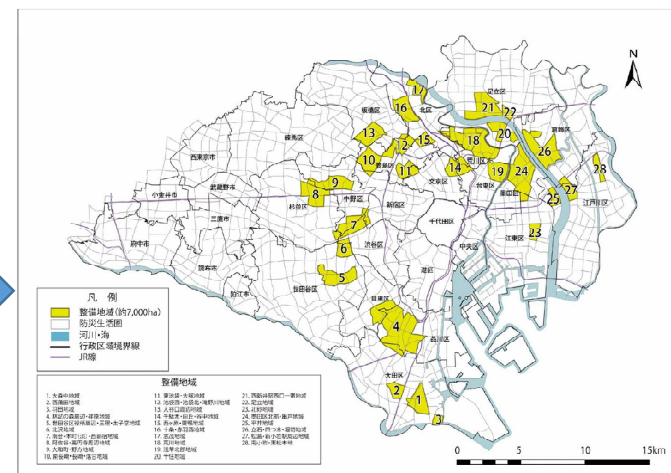
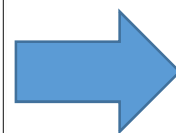
「普通の街」の自立防災生活圏の構築へ(思考中)

大都市の防災に欠けている視点

危険なところに焦点をあてて対策実施



東京都防災都市づくり推進計画 (木造密集市街地)



東京都防災都市づくり推進計画 (整備地域)

都市再生緊急整備地域を中心に
都市再生安全確保計画

- 白抜きの「普通の街」は？
 - 課題がないわけではない。
 - その多くは、地方都市に持っていけば、課題地区と位置づけられるスペック。

災害時の「普通の街」の挙動が状況を決定づける可能性あり

要援助救援地区 or 自立地区

- 例えば、

公共施設の建替え等を契機として地域の自立性を高めるための施策、計画手法があり得るのではないか

