

大規模地震発生時における  
帰宅困難者対策の推進方策検討調査

報告書

平成 27 年 3 月

国土交通省 都市局



## 目次

調査の概要.....	1
序章. はじめに.....	序1-1
1. 調査の目的.....	序1-1
2. 調査の内容.....	序2-1
3. 帰宅困難者対策を巡る現在の状況.....	序3-1
1章. 帰宅困難者対策が必要な地域を把握するための基礎データの収集・分析.....	1-1-1
1-1. 基礎データの収集・分析.....	1-1-1
1-2. 帰宅困難者対策が必要な地域の整理.....	1-2-1
1-3. 圏域設定の観点からみた整理.....	1-3-1
2章. 帰宅困難者対策が必要な地域における取組状況の把握及び課題の抽出.....	2-1-1
2-1. 現行の都市再生安全確保計画制度等に係る支援策.....	2-1-1
2-2. 既存アンケート調査の実施状況および結果の整理.....	2-2-1
2-3. 追加アンケート調査の検討・実施と結果の整理.....	2-3-1
2-4. 地域別の帰宅困難者対策の取組状況及び課題のまとめ.....	2-4-1
2-5. 計画作成段階及び事業実施段階の課題の整理.....	2-5-1
3章. 帰宅困難者対策に係る課題の解決方策及び取組の推進方策の検討.....	3-1-1
3-1. 帰宅困難者対策に係る課題の解決方策及び取組の推進方策の検討.....	3-1-1
3-2. 今後の検討課題.....	3-2-1



## 調査の概要

### 1. 調査の目的

本調査は、帰宅困難者対策の取組の熟度や進捗状況については地域ごとに大きく異なっており、対策の推進にあたって様々な課題が存在していると考えられることを踏まえ、帰宅困難者対策が必要な地域を把握するための基礎データの収集・分析を行うとともに、当該地域における帰宅困難者対策の取組状況の把握及び課題の抽出を行い、課題の解決方策及び取組の推進方策の検討等を行うことにより、大規模な地震が発生した場合における滞在者等の安全の確保と都市機能の継続を図る取組を促進することを目的とするものである。

### 2. 調査の内容

#### (1) 帰宅困難者対策が必要な地域を把握するための基礎データの収集・分析

大規模な地震が発生した場合において帰宅困難者対策が必要な地域を把握するため、帰宅困難者数の各種想定値に加え、公共交通機関の結節点や大規模集客施設等の周辺地域におけるオープンスペースや乗り入れ路線、乗降客、滞在者等に係る基礎データを収集し、帰宅困難者対策が必要な地域の分析を行う。その際、都市再生緊急整備地域及び首都直下地震緊急対策区域、南海トラフ地震防災対策推進地域を対象とするとともに、圏域設定の観点からも検討を行う。

#### (2) 帰宅困難者対策が必要な地域における取組状況の把握及び課題の抽出

上記で把握した帰宅困難者対策が必要な地域において、地方公共団体や鉄道事業者、その他の民間事業者等（地権者組織やまちづくり団体等も含む）の取組状況を把握するとともに、取組を進めるにあたって隘路となっている課題の抽出を行う。その際、計画作成段階と事業実施段階等に分けて検討を行うこととする。

#### (3) 帰宅困難者対策に係る課題の解決方策及び取組の推進方策の検討

上記で抽出した帰宅困難者対策に係る課題の解決方策について検討するとともに、帰宅困難者対策の取組を推進するための国による支援方策の検討を行う。

### 3. 調査の成果

#### (1) 帰宅困難者対策が必要な地域を把握するための基礎データの収集・分析

帰宅困難者対策が必要な地域として、以下の地域を抽出した。

- ・都市再生緊急整備地域
- ・1日の平均乗降客数30万人以上の主要駅周辺地域
- ・95%以上の駅で複数の鉄道事業者が乗り入れている、1日の平均乗降客数20～30万人の主要駅周辺地域
- ・首都中枢機能維持基盤整備等地区、及び南海トラフ地震防災対策推進基本計画における津波避難対策特別強化地域内の、1日の平均乗降客数10～30万人の主要駅周辺地域

このほか、以下の地域においては帰宅困難者対策が必要となる可能性が高い地域として、今後詳細に検証が必要な地域として抽出した。

- ・従業人口が4.5万人以上集積している地域
- ・観光地（中心市街地含む）やイベント会場等で滞留人口増大の可能性のある地域

## (2) 帰宅困難者対策が必要な地域における取組状況の把握及び課題の抽出

帰宅困難者対策が必要な地域を対象としたアンケート結果を参考に、以下の課題を整理した。

### ① 計画作成段階の課題

- 計画作成の必要性検討に向けた機運が未醸成
- 計画作成のための情報不足
- 計画作成のための隘路となる課題
- エリア防災計画の認知不足
- 自治体からの帰宅困難者対策の促進に向けた解決方策の提案
- 東京都心部特有の課題

### ② 事業実施段階の課題

- 事業者にとってメリットが感じられる補助の拡充、免責制度の明記
- 広域的な自治体間の連携の推進を図る、国による方向性の提示
- 事業者ごとの協定締結手続きの迅速化
- 備蓄物資の確保が困難な集客系施設への対応
- 交通事業者・民間事業者・地元団体・自治体等の関係主体間調整

### ③ その他帰宅困難者対策の必要性が高い地域の課題

- 帰宅困難者対策の必要性が高いが、乗降客数が30万人未満であるため、現状では都市安全確保促進事業対象外となる地域への対応
- 2020年東京オリンピック開催期間中に大規模災害が発生した場合、外国人を含む大量の帰宅困難者が発生する懸念

## (3) 帰宅困難者対策に係る課題の解決方策及び取組の推進方策の検討

(2) で整理した各課題毎に、国による支援方策の方向性を整理した。

### ① 計画作成段階の課題に対する支援方策の例

- 都市再生安全確保計画制度の官民連携ワークショップ等によるPR拡大
- 特に緊急性が高い地域を対象とした、一定の条件のもとでの時限的な「都市再生安全確保計画策定事業費補助金」などの補助率嵩上げ
- エリアマネジメント団体等を対象とした都市安全確保促進事業の対象協議会認定

### ② 事業実施段階の課題に対する支援方策の例

- 一時滞在施設が企業側の「善意」で提供され、トラブルへの責任がないこと、けがの治療や備蓄品不足による対応ができないことを明文化し、利用者への承諾を求める
- 首都直下地震帰宅困難者対策連絡調整会議「一時滞在施設の確保及び運営のガイドライン」の改訂
- 滞在场所、帰宅経路、居住地の各関係自治体による広域的な連携・役割分担についての協議を行うことを推奨

### ③ その他帰宅困難者対策の必要性が高い地域の課題に対する支援方策の例

- 都市安全確保促進事業の対象地域拡大

#### 4. 今後の課題

今後の課題として、以下を整理した。

- (1) 帰宅困難者対策の必要性が高い地域に対する都市安全確保促進事業の適用拡大検討
- (2) 都市再生安全確保計画・作成の手引きの改訂・拡充に向けた論点整理
- (3) 民間事業者の視点から見た課題のさらなる深掘りと対応策検討
- (4) 東京オリンピックを目標とした帰宅困難者対策の時限的な法制度化の検討



## 序章. はじめに

### 1. 調査の目的

平成25年に首都直下地震及び南海トラフ巨大地震が発生した場合の被害想定がそれぞれ公表され、帰宅困難者については、例えば首都直下地震が発生した場合、東京都で約380万人～約490万人に上ると想定されている。大規模な地震が発生した場合における滞在者等の安全の確保と都市機能の継続を図るため、新宿駅等の主要駅周辺においては、官民で構成された協議会において、退避経路、退避施設、備蓄倉庫その他の施設の整備等に関する計画の検討等を行っているところであるが、これら帰宅困難者対策の取組の熟度や進捗状況については地域ごとに大きく異なっており、対策の推進にあたって様々な課題が存在していると考えられる。

本調査は、これらの点を踏まえ、帰宅困難者対策が必要な地域を把握するための基礎データの収集・分析を行うとともに、当該地域における帰宅困難者対策の取組状況の把握及び課題の抽出を行い、課題の解決方策及び取組の推進方策の検討等を行うことにより、大規模な地震が発生した場合における滞在者等の安全の確保と都市機能の継続を図る取組を促進することを目的とするものである。

## 2. 調査の内容

### (1) 帰宅困難者対策が必要な地域を把握するための基礎データの収集・分析

大規模な地震が発生した場合において帰宅困難者対策が必要な地域を把握するため、帰宅困難者数の各種想定値に加え、PT調査データを用いた滞留人口及び帰宅困難者の推計を実施する。

帰宅困難者数をはじめ、公共交通機関の結節点や大規模集客施設等の周辺地域におけるオープンスペースや乗り入れ路線、乗降客、滞在者等に係る基礎データを収集し、帰宅困難者対策が必要な地域の分析を行う。その際、都市再生緊急整備地域及び首都直下地震緊急対策区域、南海トラフ地震防災対策推進地域を対象とするとともに、圏域設定の観点からも検討を行う。

抽出した地域の中から、特徴の異なる代表的地区を選定し、PT調査で把握できない「休日」や「都市圏外居住者」の滞在状況について、NTTドコモ「モバイル空間統計」を用いて、実態を把握する。

### (2) 帰宅困難者対策が必要な地域における取組状況の把握及び課題の抽出

上記で把握した帰宅困難者対策が必要な地域において、自治体を対象としたアンケート調査を実施すると共に、帰宅困難者対策に取り組んでいる交通事業者・民間企業等に対してもヒアリングを行い、対策実施の有無と内容、実施していない場合の問題点（実施に向けての障害）などを把握する。その際、計画作成段階と事業実施段階等に分けて検討を行うこととする。

課題は、対象地域における計画作成状況、計画作成意向、都市安全確保促進事業の対象か否かといった特性の違いを踏まえて、計画作成段階、事業実施段階ごとに整理する。

### (3) 帰宅困難者対策に係る課題の解決方策及び取組の推進方策の検討

上記で抽出した帰宅困難者対策に係る課題ごとに解決方策について検討するとともに、帰宅困難者対策の取組を推進するための国による支援方策の検討を行う。

検討にあたっては、現行制度の支援内容と照らし合わせながら支援方策の方向性を提示すると共に、今後の課題についてもとりまとめた。

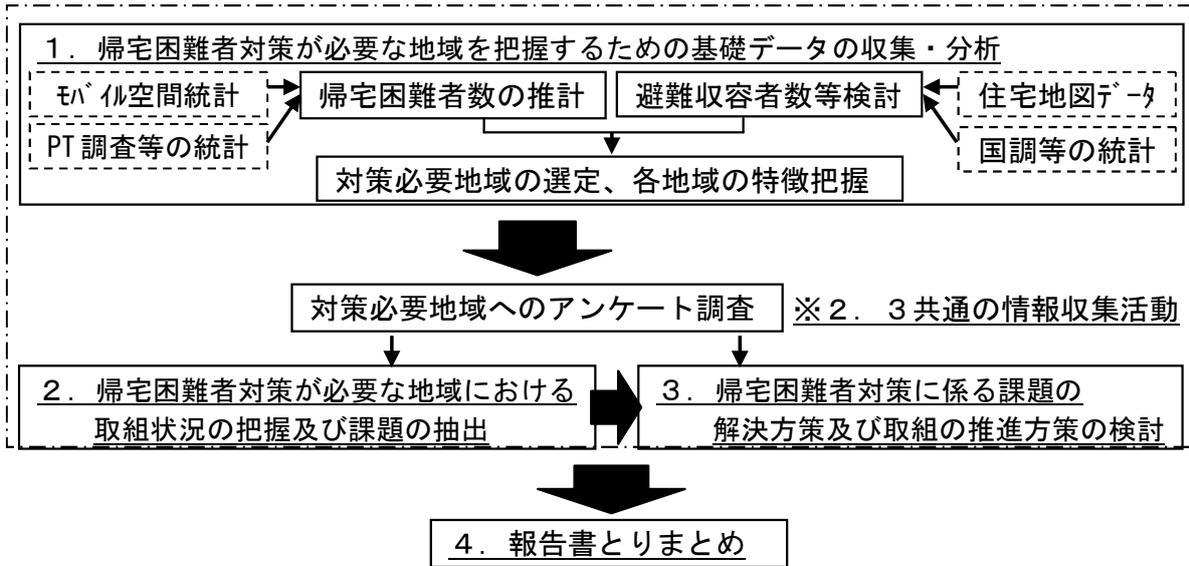


図 業務フロー

### 3. 帰宅困難者対策を巡る現在の状況

#### (1) 都市再生特別措置法の制定

- 平成13年4月6日の「緊急経済対策」(経済対策閣僚会議)において、環境、防災、国際化等の観点から都市の再生を目指す21世紀型都市再生プロジェクトの推進や土地の有効利用等都市の再生に関する施策を総合的かつ強力に推進するため、内閣総理大臣を本部長、関係大臣を本部員とする都市再生本部を内閣に設置され、同年5月8日「都市再生本部の設置について」(閣議決定)に基づき、都市の再生に関する施策を総合的かつ強力に推進するため、内閣に都市再生本部が設置された。
- これを受けて、平成14年6月1日に都市再生特別措置法が施行され、大都市の都市開発事業を促進する都市再生緊急整備地域制度が導入されるとともに、以降10年間の都市機能の集積の進展により、就業者、来訪者等の数が増加し、結果として人口・都市機能が集積する大都市は概ね、都市再生緊急整備地域に含まれることとなっている。

#### (2) 東日本大震災の発災当日の状況

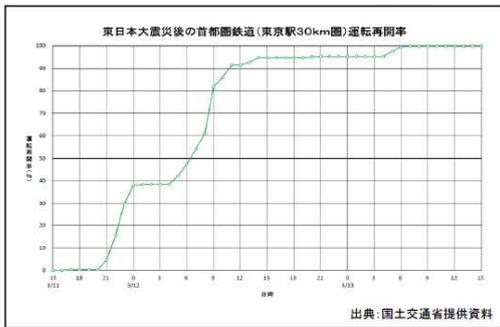
- 東日本大震災当日、発災直後に首都圏における鉄道は全線で運行休止となり、道路も大規模な渋滞による交通混雑が発生した。そのため、首都圏におけるターミナル駅などの交通結節点をはじめ、都市機能が集積した地域において多数の帰宅困難者が発生し、混乱が生じた。

## 3月11日東北地方太平洋沖地震による首都圏の帰宅困難者の発生

### 交通機関の運行状況

発災直後、首都圏鉄道は全線で運行休止となり、大規模な渋滞による交通混雑も見られた。首都圏鉄道は3月11日21時頃から順次復旧し、3月12日昼頃にはおおむね復旧した。

出典:国土交通省「大規模地震発生時における首都圏鉄道の運転再開のあり方に関する協議会の結果について」(平成23年4月20日)に内閣府加筆



### 首都圏の主要駅における滞留状況(3月11日21:00時点)

- 【東京都】新宿駅:約9,000人  
池袋駅:約3,000人
- 【神奈川県】横浜駅:約5,000人
- 【千葉県】千葉駅:約1,000人
- 【埼玉県】大宮駅:約2,000人 等

出典:警察庁広報資料(3月11日21:00現在)



発災当日の新宿駅前の状況(新宿区撮影)

### 対応状況

首都圏では、国、都県、区市等において行政庁舎や公共施設等を帰宅困難者のための一時滞在施設(一時受入施設)として開放したほか、多くの民間施設等において、帰宅困難者の受け入れが行われた。

例)東京都庁、さいたまスーパーアリーナ、横浜アリーナ等

### 【参考:発災当日の帰宅しなかった人数】

推計人数:約200万~300万人 (廣井悠助教(東京大学大学院工学系研究科消防防災科学技術寄付講座)による推計)

図 東日本大震災当日の主要駅の滞留状況、当日帰宅しなかった人数

[出典] 内閣府(防災担当)「首都直下地震の帰宅困難者対策の必要性について」平成23年9月20日

### (3) 都市再生安全確保計画制度の創設

- 東日本大震災発災時の多数の帰宅困難者の発生を受け、大規模な地震が発生した場合における都市再生緊急整備地域内の滞在者等の安全の確保を図るため、都市再生緊急整備協議会による都市再生安全確保計画の作成、都市再生安全確保施設に関する協定制度の創設等の所要の措置を講ずる都市再生特別措置法の一部を改正する法律が平成24年3月30日に成立し、「都市再生安全確保計画制度」が7月創設された。
- 制度の法律上の記載内容としては、下記に示すとおり、「大規模な地震が発生した場合における都市再生緊急整備地域内の滞在者等の安全の確保を図るため、都市再生緊急整備協議会による都市再生安全確保計画の作成、都市再生安全確保施設に関する協定制度の創設等の所要の措置を講じる。」とされている。



図 都市再生安全確保計画制度の創設

[出典] 内閣府「都市再生安全確保計画制度の概要」平成26年10月

#### (4) 首都直下地震帰宅困難者等対策連絡調整会議の取り組み

##### ○普及・啓発

- ・中吊り広告の掲載やリーフレット・ハンドブックの作成、帰宅困難者対策条例の説明会の開催など普及・啓発活動に取り組んでいる。

##### ○民間事業者団体との連携

- ・首都直下地震等の大規模な災害に備え、帰宅困難者対策をはじめとする東京の防災力の向上を図るため、「東京の防災力の向上のための連携協力に関する協定」を平成26年5月に東京商工会議所と締結している。締結後は、東京都と豊島区の合同帰宅困難者対策訓練の開催や帰宅困難者対策条例の説明会を各支所で実施するなどの取り組みを行っている。

##### ○一時対策施設の確保に向けた取り組み

- ・市区町村と一時滞在施設に関する協定の締結をおこなっている民間事業者に対して、帰宅困難者用の備蓄品の購入費用に対する補助を実施している。
- ・補助利率：都補助5/6、民間事業者負担1/6
- ・1人あたりの備蓄品の補助限度額：一人当たり3日分、9,000円

##### ○アドバイザー派遣

- ・一時滞在施設の開設・運営や発災後の迅速な建物の安全点検について、専門家を無償で派遣し、事業者の特性に応じた助言を行い、事業者の取り組みの促進を進めている。

(5) 首都直下地震及び南海トラフ地震の被害想定

1) 内閣府による被害想定

- 内閣府の首都直下地震に対する被害想定は、平成16年12月に公表されており、最大で約11,000人の死者が予想されているとともに、都心部への滞留者が特に多いと考えられる12時のケースでは、帰宅困難者数が約650万人と予想されている。
- 南海トラフ巨大地震に対する被害想定では、平成24年8月29日に発表されており、約323,000人の死者数・行方不明者が想定されている。

項目		5時	8時	12時	18時
建物倒壊による死者 (うち屋内収容物移動・転倒)		約 4,200人 (約 600人)	約 3,200人 (約 400人)	約 2,400人 (約 300人)	約 3,100人 (約 400人)
急傾斜地崩壊による死者		約 1,000人	約 800人	約 900人	約 900人
火災による 死者	風速3m	約 70人	約 70人	約 100人	約 2,400人
	風速15m	約 400人	約 400人	約 600人	約 6,200人
ブロック塀等の倒壊、 屋外落下物による死者 ※1		—	約 800人		
死者数合計 ※2	風速3m	約 5,300人	約 4,800人	約 4,100人	約 7,100人
	風速15m	約 5,600人	約 5,100人	約 4,600人	約 11,000人
(死者のうち 災害時要援護者)	風速3m	(約 2,000人)	(約 2,000人)	(約 2,000人)	(約 2,900人)
	風速15m	(約 2,600人)	(約 2,600人)	(約 2,700人)	(約 4,100人)
負傷者数 (重傷者含む)	風速3m	約 160,000人	約 150,000人	約 140,000人	約 170,000人
	風速15m	約 180,000人	約 170,000人	約 170,000人	約 200,000人
重傷者数	風速3m	約 17,000人	約 22,000人	約 21,000人	約 27,000人
	風速15m	約 22,000人	約 27,000人	約 29,000人	約 36,000人
自力脱出困難者数		約 56,000人	約 44,000人	約 37,000人	約 43,000人
帰宅困難者数 ※3		約 160,000人	—	約 6,500,000人	—

図 内閣府による東京湾北部地震(M7.3)の被害想定

[出典] 内閣府,首都直下地震対策被害想定直接的被害想定結果公表資料

(人)

	建物倒壊		津波	急傾斜地崩壊	火災	ブロック塀・自動販売機の転倒、屋外落下物	合計	(参考)堤防・水門が機能不全による増分
	(うち屋内収容物移動・転倒、屋内落下物)							
茨城県	-	-	約 10	-	-	-	約 10	-
栃木県	-	-	-	-	-	-	-	-
群馬県	-	-	-	-	-	-	-	-
埼玉県	-	-	-	-	-	-	-	-
千葉県	-	-	約 1,600	-	-	-	約 1,600	-
東京都	-	-	約 1,500	-	-	-	約 1,500	-
神奈川県	-	-	約 2,900	-	-	-	約 2,900	-
新潟県	-	-	-	-	-	-	-	-
富山県	-	-	-	-	-	-	-	-
石川県	-	-	-	-	-	-	-	-
福井県	-	-	-	-	-	-	-	-
山梨県	約 400	約 30	-	約 10	-	-	約 400	-
長野県	約 50	約 10	-	約 10	-	-	約 50	-
岐阜県	約 200	約 30	-	約 20	-	-	約 200	-
静岡県	約 13,000	約 1,200	約 95,000	約 40	約 1,600	-	約 109,000	約 5,300
愛知県	約 15,000	約 1,300	約 6,400	約 50	約 1,800	-	約 23,000	約 4,000
三重県	約 9,800	約 600	約 32,000	約 60	約 900	-	約 43,000	約 1,800
滋賀県	約 500	約 50	-	-	-	-	約 500	-
京都府	約 800	約 70	-	-	約 10	-	約 800	-
大阪府	約 3,800	約 300	約 200	約 10	約 500	約 10	約 4,500	約 1,200
兵庫県	約 1,700	約 100	約 1,100	約 10	約 50	-	約 2,800	約 200
奈良県	約 1,600	約 100	-	約 30	約 50	-	約 1,700	-
和歌山県	約 6,000	約 400	約 28,000	約 40	約 1,500	-	約 35,000	約 1,700
鳥取県	-	-	-	-	-	-	-	-
島根県	-	-	-	-	-	-	-	-
岡山県	約 1,100	約 80	約 20	約 10	約 10	-	約 1,200	約 600
広島県	約 700	約 50	約 60	約 20	-	-	約 800	約 1,000
山口県	約 80	約 10	約 50	約 10	-	-	約 100	約 80
徳島県	約 5,200	約 400	約 6,300	約 40	約 700	-	約 12,000	約 2,400
香川県	約 2,300	約 100	約 200	約 20	約 80	-	約 2,600	約 300
愛媛県	約 7,400	約 400	約 2,800	約 50	約 700	-	約 11,000	約 1,100
高知県	約 10,000	約 600	約 12,000	約 80	約 2,100	-	約 25,000	約 2,300
福岡県	-	-	約 10	-	-	-	約 10	-
佐賀県	-	-	-	-	-	-	-	-
長崎県	-	-	約 10	-	-	-	約 10	-
熊本県	-	-	-	約 10	-	-	約 10	-
大分県	約 200	約 20	約 9,000	約 40	-	-	約 9,300	約 100
宮崎県	約 2,400	約 200	約 31,000	約 20	約 100	-	約 34,000	約 1,300
鹿児島県	約 10	-	約 300	-	-	-	約 300	約 50
沖縄県	-	-	約 10	-	-	-	約 10	-
合計	約 82,000	約 6,200	約 230,000	約 600	約 10,000	約 30	約 323,000	約 23,000

-:わずか

(注) 今回の被害想定は、マクロの被害を把握する目的で実施しており、都府県別の数値はある程度幅をもって見る必要がある。また、四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。

## 図 内閣府による南海トラフ巨大地震の想定死者数・行方不明者

(東海地方が大きく被災するケース)

(地震動：陸側ケース、津波ケース①、冬深夜、風速8m/s、早期避難率低)

[出典] 内閣府、南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ（第一次報告）公表資料

2) 首都直下地震等による東京の被害想定（東京都防災会議地震部会）

○東京都では、平成23年3月11日に発生した東日本大震災は、従来の災害の概念に収まらない未曾有の大災害であったことを踏まえ、首都直下地震など東京を襲う大規模地震に対してより確かな備えを講じていくため、平成18年5月に公表した「首都直下地震による東京の被害想定」を東京都防災会議地震部会（部会長：平田直 東京大学地震研究所教授）にて、平成24年4月に見直されている。

条件		東京都防災会議					
		東京湾北部地震					
		冬の朝5時		冬の昼12時		冬の夕方18時	
規模		4m/秒	8m/秒	4m/秒	8m/秒	4m/秒	8m/秒
時期及び時刻							
風速							
人的被害	死者	7,613人	7,649人	6,228人	6,296人	9,413人	9,641人
	原因別						
	ゆれによる建物全壊	6,927人	6,927人	4,972人	4,972人	5,378人	5,378人
	ゆれ液状化等による建物全壊	76人	76人	79人	79人	76人	76人
	地震火災	504人	540人	1,071人	1,138人	3,853人	4,081人
	ブロック塀	103人	103人	103人	103人	103人	103人
	落下物	4人	4人	4人	4人	4人	4人
	負傷者	138,657人	138,804人	134,562人	134,854人	146,596人	147,611人
	(重傷者)	18,032人	18,073人	18,186人	18,267人	21,609人	21,893人
	原因別						
	ゆれによる建物全壊	133,140人	133,140人	126,530人	126,530人	125,964人	125,964人
	ゆれ液状化等による建物全壊	95人	95人	99人	99人	94人	94人
	地震火災	1,578人	1,725人	4,089人	4,381人	16,694人	17,709人
	ブロック塀	3,543人	3,543人	3,543人	3,543人	3,543人	3,543人
	落下物	301人	301人	301人	301人	301人	301人
物的被害	建物被害※2	134,974棟	136,297棟	163,604棟	166,906棟	293,153棟	304,300棟
	原因別						
	ゆれ液状化等による建物全壊	116,224棟	116,224棟	116,224棟	116,224棟	116,224棟	116,224棟
	地震火災	19,842棟	21,240棟	50,904棟	54,417棟	189,406棟	201,249棟
	交通						
	道路	6.8%	6.8%	6.8%	6.8%	6.8%	6.8%
	鉄道※3	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%
	電力施設	11.9%	11.9%	12.8%	12.9%	17.2%	17.6%
通信施設	1.2%	1.3%	2.4%	2.6%	7.2%	7.6%	
ガス施設	26.8～74.2%	26.8～74.2%	26.8～74.2%	26.8～74.2%	26.8～74.2%	26.8～74.2%	
上水道施設	34.5%	34.5%	34.5%	34.5%	34.5%	34.5%	
下水道施設	23.0%	23.0%	23.0%	23.0%	23.0%	23.0%	
その他	帰宅困難者	5,166,126					人
	避難者	2,651,297人	2,656,898人	2,774,238人	2,788,191人	3,337,937人	3,385,489人
	閉じ込めにつながり得るエレベーター停止台数	7,005台	7,008台	7,089台	7,096台	7,447台	7,473台
	災害要援護者死者数	3,638人	3,654人	2,894人	2,934人	4,786人	4,921人
	自力脱出困難者	60,844人	60,844人	56,531人	56,531人	56,666人	56,666人
	震災廃棄物	3,878万t	3,882万t	3,949万t	3,957万t	4,263万t	4,289万t

※1 小数点以下の四捨五入により合計は合わないことがある  
 ※2 ゆれ液状化等による建物全壊と地震火災の重複を除去しているため、原因別の被害の合算値とは一致しない  
 ※3 新幹線の被害を除く

図 東京都による東京湾北部地震の被害想定

[出典] 東京都防災会議地震部会公表資料

### 3) 大阪府による南海トラフ巨大地震の被害想定

○大阪府では、平成25年の内閣府による被害想定より、津波の浸水域が従来想定をはるかに上回る可能性が示され、建物被害や人的被害等が直下型の上町断層地震に匹敵するか、あるいは上回る恐れが生じたことから、これらの内閣府の予測を受け、大阪府が独自に被害想定試算している。

#### Ⅲ-1. 死者数

(単位：人)

項目	条件・定義	内閣府公表 (H24.8.29)	大阪府・今回推計 (H25.10.30)		東南海・南海地震 大阪府推計(H19.3)		
			うち大阪市	うち堺市	うち堺市	うち堺市	
総数	《早期避難率が低い場合》	9,800	133,881	119,565	87	52	
	《避難が迅速な場合》	5,900	8,806	8,097	87	52	
津波	揺れ〔建物倒壊〕 (内、屋内収用物移動・転倒・屋内落下物)	8,000 (200)	785 (136)	198 <sup>※2</sup> (43)	87 (2)	52 不明	
	早期避難率低下 (内、堤防沈下等)	冬18時	4,500	182,967	119,350 <sup>※3</sup>	—	—
			—	(18,976)	(18,974 <sup>※2</sup> )	—	—
			—	(113,991)	(100,875 <sup>※2</sup> )	—	—
	避難迅速化 (内、堤防沈下等)	冬18時	—	7,882	7,882 <sup>※4</sup>	—	—
			—	(7,882)	(7,882 <sup>※3</sup> )	—	—
			—	(0)	(0 <sup>※3</sup> )	—	—
	地震火災 (1%超過確率風速(6.3m/sec))	冬18時	2,100	176	17 <sup>※4</sup>	0	0
	急傾斜地	冬18時	10	2	0	—	—
	ブリーク、自動販売機等の転倒、屋外落下物	冬18時	300	11	2	—	—
参考	大阪府 夜間人口	—	8,866,245	—	—	—	
	大阪府 昼間人口	—	9,280,560	—	—	—	

#### Ⅱ. 全体概要 (各項目の値はそれぞれの最大値を示す)

項目	単位	内閣府公表 (H24.8.29)	大阪府・今回推計 (H25.10.30)		東南海・南海地震 大阪府推計(H19.3)		【参考】上町断層帯地震 大阪府推計(H19.3)			
			うち堺市	うち堺市	うち堺市	うち堺市				
ライフ	上水道	断水人口	人	約 4,800,000	8,320,730	2,670,701	785,000	277,000	5,446,000	2,194,000
	下水道	機能支障人口	人	約 7,200,000	327,129	149,778	—	—	—	—
	電力	停電軒数	軒	約 4,500,000	2,941,756	806,836	78,606	25,802	2,003,019	982,567
	ガス	供給停止戸数	戸	約 679,000	1,164,267	704,880	0	0	2,931,000	1,195,000
	固定電話	不通契約数	件	約 1,400,000 回線	1,415,000	533,500	183 回線	0 回線	813,831 回線	528,135 回線
交通施設被害	携帯電話	停電基地局率	%	10	48.5	84.1	0	0	—	—
	道路	被災箇所	箇所	約 1,400	1,883	508	—	—	—	—
		道路閉塞率	%	—	6 <sup>※1</sup>	8.5	—	—	—	—
	鉄道	被災箇所	箇所	約 1,500	1,474	—	—	—	—	—
		保留施設被災箇所	箇所	約 110	159	—	—	—	—	—
港湾	防護堤被災延長	km	約 4.9	14.3	—	—	—	—	—	
生活への影響	空港 <sup>※2</sup>	機能障害	—	—	—	—	—	—	—	
	避難者	避難者数	人	約 1,500,000	1,915,224	1,248,089	—	—	—	—
		( ) は避難所生活者数	—	—	(1,177,950)	(821,191)	(74,623)	(36,249)	(813,924)	(343,541)
	帰宅困難者	帰宅困難者数	人	約 120万~150万	1,468,128	866,614	—	—	1,400,000	900,000
		物資	飲料水不足量 (1~7日間)	万ℓ	約 1,500	8,931	2,965	—	—	—
非常食不足量 (1~7日間)			万食	約 1,800	3,220	2,329	—	—	—	—
医療機能	毛布不足量	万枚	約 24	59 <sup>※3</sup>	74	—	—	—	—	
その他	医療機能	医療対応力不足数	人	—	70,481	55,182	—	—	—	—
	災害廃棄物等	発生量	万t	約 4,400~4,500	2,201~2,414	1,059~1,191	367	139	4,015	1,793
		110V-1階止込み	停止エレベーター台数	台	約 10,500	11,924	6,616	3,852	—	27,331
	危険物・可燃物施設	施設	施設	約 60	—	—	—	—	—	—
		文化財	箇所	8	5	—	12	—	—	—
長期浸水	ha	—	4,055	—	—	—	—	—		
経済被害	資産等の被害額	兆円	約 24	23.2	—	約 1.4	—	約 11.4	—	
	生産・サービス低下	兆円	—	5.6	—	約 0.01	—	約 8.2	—	

注) 内閣府公表：地震動による堤防・水門の機能不全を考慮した場合。種類ケース：陸部、津波ケース：③  
 ※1 府域平均。被害の大きい大阪府域における割合率を高く推計  
 ※2 空港については、内閣府は関西国際空港のみ調査、大阪府は3空港について確認  
 ※3 府下市町村の余剰分を不足する市町村へ配分  
 ※4 コンビナートについては、大阪府石油コンビナート等防災本部の地震・津波被害想定等検討部会にて検討中

図 大阪府による南海トラフ巨大地震の被害想定

[出典] 大阪市危機管理室公表資料

(6) 都市再生基本方針における都市再生安全確保計画に関する記述

- 都市再生緊急整備地域については、「都市再生基本方針」において、「必要に応じ都市再生安全確保計画の作成及び計画に基づく事業等の実施を推進する」と記載されている。
- 併せて、「特定都市再生緊急整備地域など、人口・機能等が特に集中し、都市の国際競争力の強化を図るべきターミナル駅周辺地域においては、計画作成及び当該計画に基づく事業等の実施を重点的推進すること」と記載されている。
- さらに、「都市再生緊急整備地域全域にわたる計画の作成が困難な場合でも、人口・機能等が集中し、大規模災害発生した場合に大きな混乱が発生するリスク高いエリア、関係者の防災意識が高く計画の作成及び当該計画の実施にコンセンサスが得られやすいエリア等計画作成が迅速に行われることが見込まれるエリアから順次、計画を作成すること」と記載されている。

(7) 都市再生緊急整備地域における帰宅困難者対策の必要性

- 今後、首都直下地震等の大規模な地震が発生した場合には、東日本大震災発災時をはるかに上回る混乱の発生が想定されることから、都市再生緊急整備地域において、大規模な地震の発生を想定した都市の安全確保策を講じる必要がある。
- 以上を踏まえ、**都市再生緊急整備地域**では、原則として都市再生安全確保計画の策定が必要であるとの認識のもと、基本的には都市再生緊急整備地域自体の整備と一体的に、人口・機能等の集中に対応する形で、都市再生安全確保計画の作成、及び計画に基づく事業等の実施を推進していくことが重要であるといえる。

表 都市再生緊急整備地域と地域内の駅

都市再生緊急整備地域名		都市名		H22年度 地域内の駅乗降客数(人/日)					
				地域内の駅	路線名	駅数 合計	乗降客数 (人/日)		
1	【特定地域】札幌都心地域	北海道	札幌市	1	札幌	JR	6	172,787	544,580
				2	さっぽろ	市営		170,256	
				3	大通	市営		146,176	
				4	すすきの	市営		33,324	
				5	バスセンター前	市営		14,784	
				6	苗穂	JR		7,253	
2	仙台駅西・一番町地域	宮城県	仙台市	7	仙台	JR、新幹線、市営	4	216,097	300,729
				8	あおば通	JR		40,360	
				9	広瀬通	市営		18,485	
				10	勾当台公園	市営		25,787	
3	仙台長町駅東地域	宮城県	仙台市	11	長町(JR・市営)	JR、市営	1	23,943	23,943
4	さいたま新都心駅周辺地域	埼玉県	さいたま市	12	さいたま新都心	JR	1	78,178	78,178
5	川口駅周辺地域	埼玉県	川口市	13	川口	JR	1	157,516	157,516
6	千葉蘇我臨海地域	千葉県	千葉市	-	-	-	-	-	-

都市再生緊急整備地域名		都市名		H22年度 地域内の駅乗降客数(人/日)					
				地域内の駅		路線名	駅数 合計	乗降客数 (人/日)	
7	千葉駅周辺地域	千葉県	千葉市	14	千葉	JR、モノ	3	233,568	258,772
				15	京成千葉	京成		24,804	
				16	栄町	モノ		400	
8	千葉みなと駅西地域	千葉県	千葉市	17	千葉みなと(JR・モノ)	JR、モノ	1	43,072	43,072
9	柏駅周辺地域	千葉県	柏市	18	柏	JR、東武	1	376,863	376,863
10	【特定地域】東京都心・臨海地域	東京都	千代田区、中央区、港区、江東区	19	東京	JR、新幹線、東京メトロ	51	919,413	6,409,825
				20	新橋	JR、東京メトロ、都営、ゆりかもめ		840,865	
				21	有楽町	JR、東京メトロ		472,150	
				22	浜松町	JR、モノ		416,107	
				23	大手町	東京メトロ、都営		354,713	
				24	日本橋	東京メトロ、都営		261,403	
				25	銀座	東京メトロ		248,371	
				26	六本木	東京メトロ、都営		214,340	
				27	大門	都営		202,973	
				28	日比谷	東京メトロ、都営		167,357	
				29	青山一丁目	東京メトロ、都営		164,246	
				30	八丁堀	東京メトロ、JR		160,966	
				31	豊洲	東京メトロ		154,778	
				32	東銀座	東京メトロ、都営		142,961	
				33	霞ヶ関	東京メトロ		129,032	
				34	三越前	東京メトロ		116,824	
				35	月島	東京メトロ、都営		111,898	
				36	赤坂見附	東京メトロ		102,523	
				37	虎ノ門	東京メトロ		98,907	
				38	溜池山王	東京メトロ		94,123	
				39	赤坂	東京メトロ		82,263	
				40	勝どき	都営		80,825	
				41	神谷町	東京メトロ		79,016	
				42	麻布十番	東京メトロ、都営		75,634	
				43	築地	東京メトロ		68,879	
				44	汐留	都営		51,548	
				45	六本木一丁目	東京メトロ		49,310	
				46	国際展示場	りんかい線		46,901	
				47	京橋	東京メトロ		43,504	
				48	乃木坂	東京メトロ		41,614	
				49	御成門	都営		40,158	
				50	新富町	東京メトロ		39,301	
				51	内幸町	都営		36,756	
				52	新日本橋	JR		36,412	
53	銀座一丁目	東京メトロ	34,704						
54	赤羽橋	都営	34,383						
55	二重橋前	東京メトロ	31,795						
56	芝公園	都営	26,186						
57	築地市場	都営	22,093						
58	宝町	都営	19,389						
59	台場	ゆりかもめ	18,449						
60	国際展示場正門	ゆりかもめ	16,521						
61	お台場海浜公園	ゆりかもめ	15,312						
62	青海	ゆりかもめ	12,822						

都市再生緊急整備地域名		都市名		H22年度 地域内の駅乗降客数(人/日)					
				地域内の駅	路線名	駅数 合計	乗降客数 (人/日)		
				63	テレコムセンター	ゆりかもめ		10,666	
				64	東雲	りんかい線		6,937	
				65	竹芝	ゆりかもめ		4,660	
				66	有明	ゆりかもめ		4,479	
				67	船の科学館	ゆりかもめ		4,016	
				68	新豊洲	ゆりかもめ		1,293	
				69	市場前	ゆりかもめ		49	
11	秋葉原・神田地域	東京都	千代田区、台東区	70	秋葉原	JR、東京メトロ、TX	8	687,645	1,465,385
				71	御茶ノ水	JR、東京メトロ		255,369	
				72	神田	JR、東京メトロ		252,016	
				73	新御茶ノ水	東京メトロ		91,458	
				74	小川町	都営		65,212	
				75	淡路町	東京メトロ		52,562	
				76	岩本町	都営		40,022	
77	末広町	東京メトロ	21,101						
12	【特定地域】品川駅・田町駅周辺地域	東京都	港区、品川区	78	品川	JR、新幹線、京急	6	893,834	1,736,558
				79	泉岳寺	都営、京急		336,506	
				80	田町	JR		298,952	
				81	三田	都営		187,264	
				82	高輪台	都営		12,400	
83	北品川	京急	7,602						
13	【特定地域】新宿駅周辺地域	東京都	新宿区	84	新宿	JR、都営、東京メトロ、小田急、京王	7	3,281,357	3,780,660
				85	西武新宿	西武		173,328	
				86	新宿三丁目	都営、東京メトロ		150,664	
				87	新宿西口	都営		52,034	
				88	西新宿	東京メトロ		46,890	
				89	東新宿	都営、東京メトロ		39,006	
90	都庁前	都営	37,381						
14	環状四号線新宿富久沿道地域	東京都	新宿区	-	-	-	-	-	-
15	大崎駅周辺地域	東京都	品川区	91	五反田	JR、都営、東急	3	421,309	775,485
				92	大崎	JR、りんかい線		354,176	
16	【特定地域】渋谷駅周辺地域	東京都	渋谷区	93	渋谷	JR、東京メトロ、東急、京王	2	3,014,163	3,024,219
				94	神泉	京王		10,056	
17	横浜山内ふ頭地域	神奈川県	横浜市	-	-	-	-	-	-
18	【特定地域】横浜都心・臨海地域	神奈川県	横浜市	95	横浜	JR、市営、京急、相鉄、みなとみらい線	7	2,148,274	2,408,737
				96	桜木町	JR、市営		153,852	
				97	みなとみらい	みなとみらい線		57,085	
				98	馬車道	みなとみらい線		32,011	
				99	高島町	市営		6,785	
				100	新高島	みなとみらい線		5,367	
101	神奈川	京急	5,363						
19	戸塚駅周辺地域	神奈川県	横浜市	102	戸塚	JR、市営	1	294,619	294,619
20	横浜上大岡駅西地域	神奈川県	横浜市	103	上大岡	市営、京急	1	212,706	212,706
21	【特定地域】川崎殿	神奈川県	川崎市	104	川崎大師	京急	5	16,680	48,383
				105	東門前	京急		11,208	

都市再生緊急 整備地域名	都市名			H22年度 地域内の駅乗降客数(人/日)					
				地域内の駅		路線名	駅数 合計	乗降客数 (人/日)	
				駅番号	駅名				
町・大師河 原地域			106	産業道路	京急		9,159		
			107	鈴木町	京急		8,114		
			108	港町	京急		3,222		
22	浜川崎駅 周辺地域	神奈川県	川崎市	109	浜川崎※1	JR	1	不明	不明
23	川崎駅周 辺地域	神奈川県	川崎市	110	川崎	JR	2	370,600	485,636
				111	京急川崎	京急		115,036	
24	辻堂駅周 辺地域	神奈川県	藤沢市	112	辻堂	JR	1	91,674	91,674
25	相模原橋 本駅周辺 地域	神奈川県	相模原市	113	橋本	JR、京王	1	208,307	208,307
26	本厚木駅 周辺地域	神奈川県	厚木市	114	本厚木	小田急	1	141,839	141,839
27	岐阜駅北・ 柳ヶ瀬通周 辺地域	岐阜県	岐阜市	115	岐阜※2	JR	2	60,202	95,008
				116	名鉄岐阜※2	名鉄		34,806	
28	東静岡駅 周辺地域	静岡県	静岡市	117	東静岡(長沼)※3	JR、静鉄	2	17,423	19,891
				118	柚木	静鉄		2,468	
29	浜松駅周 辺地域	静岡県	浜松市	119	浜松	JR、新幹線	3	69,868	87,119
				120	新浜松	遠鉄		14,382	
				121	第一通り	遠鉄		2,869	
30	名古屋 千種・鶴舞 地域	愛知県	名古屋市	122	鶴舞(JR・市営) ※3	JR、市営	1	67,326	67,326
31	【特定地 域】名古屋 駅周辺・伏 見・栄地域	愛知県	名古屋市	123	名古屋 (JR・名鉄・近鉄)	JR、新幹線、名鉄、 近鉄	10	1,119,450	1,566,341
				124	栄	市営		197,946	
				125	伏見	市営		79,088	
				126	矢場町	市営		50,560	
31	【特定地 域】名古屋 駅周辺・伏 見・栄地域	愛知県	名古屋市	127	久屋大通	市営	40,962		
				128	栄町	名鉄	38,571		
				129	丸の内	市営	29,833		
				130	国際センター	市営	8,504		
				131	ささしまライブ	あおなみ線	830		
				132	米野	近鉄	597		
32	名古屋臨 海地域	愛知県	名古屋市	133	東海通	市営	13,335	28,524	
				134	港区役所	市営	6,765		
				135	稲永	あおなみ線	4,206		
				136	金城ふ頭	あおなみ線	2,580		
				137	野跡	あおなみ線	1,638		
33	京都駅周 辺地域	京都府	京都市	138	京都	JR、新幹線、市営、 近鉄	2	580,168	594,513
				139	七条	京阪		14,345	
34	京都南部 油小路通 沿道地域	京都府	京都市	140	竹田	市営、近鉄	3	95,759	106,964
				141	上鳥羽口	近鉄		6,882	
				142	十条(近鉄)	近鉄		4,323	
35	京都久世 高田・向日 寺戸地域	京都府	京都市、 向日市	143	桂川	JR	1	13,016	13,016
36	長岡京駅 周辺地域	京都府	長岡京市	144	長岡京	JR	1	40,512	40,512
37	【特定地	大阪府	大阪市	145	梅田	市営、阪急、阪神	22	1,087,561	3,967,567

都市再生緊急整備地域名	都市名		H22年度 地域内の駅乗降客数(人/日)						
			地域内の駅		路線名	駅数 合計	乗降客数 (人/日)		
【特定地域】大阪駅 周辺・中之島・御堂筋 周辺地域			146	大阪	JR		789,006		
			147	なんば	市営		334,623		
			148	淀屋橋	市営、京阪		320,174		
			149	本町	市営		209,317		
			150	大阪難波	近鉄・阪神		183,763		
			151	心齋橋(四ツ橋)	市営		177,995		
			152	東梅田	市営		152,430		
			153	堺筋本町	市営		107,059		
			154	西梅田	市営		102,887		
			155	北浜	市営、京阪		99,869		
			156	北新地	JR		95,684		
			157	日本橋	市営		65,260		
			158	肥後橋	市営		60,034		
			159	近鉄日本橋	近鉄		48,843		
			160	福島(JR)	JR		45,554		
			161	長堀橋	市営		45,456		
			162	中之島	京阪		11,535		
163	中津(阪急)	阪急	11,179						
164	渡辺橋	京阪	8,902						
165	大江橋	京阪	7,321						
166	なにわ橋	京阪	3,115						
38	【特定地域】大阪コ スモスク エア駅周 辺地域	大阪府	大阪市	167	コスモスクエア	市営	2	19,949	29,469
168	トレードセンタ ー前	市営	9,520						
39	大阪ビジ ネスパー ク駅周 辺・天満橋駅 周辺地域	大阪府	大阪市	169	天満橋	市営、京阪	3	149,334	159,773
170	大阪ビジネス パーク	市営	10,439						
40	難波・湊町 地域	大阪府	大阪市	171	なんば	市営	4	334,623	822,986
172	難波	南海	250,980						
173	大阪難波	近鉄、阪神	183,763						
174	JR 難波	JR	53,620						
41	阿倍野 地域	大阪府	大阪市	175	天王寺	JR、市営	3	510,623	689,994
176	大阪阿部野橋	近鉄	163,977						
177	阿倍野	市営	15,394						
42	堺鳳駅南 地域	大阪府	堺市	178	鳳	JR	1	32,058	32,058
43	堺東駅西 地域	大阪府	堺市	179	堺東	南海	1	59,366	59,366
44	堺臨海 地域	大阪府	堺市	-	-	-	-	-	-
45	千里中央駅 周辺地域	大阪府	豊中市	180	千里中央	北大阪急行、モノ	1	118,118	118,118
46	高槻駅周 辺地域	大阪府	高槻市	181	高槻	JR	2	123,150	184,403
182	高槻市	阪急	61,253						
47	守口大日 地域	大阪府	守口市	183	大日(市営・モノ) ※3	市営、モノ	1	39,456	39,456
48	寝屋川萱島 駅東地域	大阪府	寝屋川市	184	萱島	京阪	1	26,687	26,687
49	寝屋川市 駅東地域	大阪府	寝屋川市	185	寝屋川市	京阪	1	66,844	66,844

都市再生緊急整備地域名		都市名		H22年度 地域内の駅乗降客数(人/日)					
				地域内の駅		路線名	駅数 合計	乗降客数 (人/日)	
50	神戸ポート アイランド 西地域	兵庫県	神戸市	186	医療センター	神戸新交通	3	7,019	11,972
				187	南公園	神戸新交通		3,238	
				188	京コンピュータ 一前	神戸新交通		1,715	
51	神戸三宮 駅周辺・臨 海地域	兵庫県	神戸市	189	神戸三宮	阪急、阪神、神戸高速	7	237,320	795,672
				190	三ノ宮	JR		235,232	
				191	三宮	市営、神戸新交通		179,041	
				192	元町	JR、阪神		125,388	
				193	三宮・花時計前	市営		12,888	
				194	旧居留地・大丸前	市営		3,803	
				195	貿易センター	神戸新交通		2,000	
52	尼崎臨海 西地域	兵庫県	尼崎市	-	-	-	-	-	
53	西日本旅客 鉄道尼崎駅 北地域	兵庫県	尼崎市	196	尼崎	JR	1	80,170	80,170
54	岡山駅周 辺・表町 地域	岡山県	岡山市	197	岡山	JR、新幹線	1	116,130	116,130
55	広島駅周 辺地域	広島県	広島市	198	広島	JR、新幹線	1	138,654	138,654
56	福山駅南 地域	広島県	福山市	199	福山※4	JR、新幹線	1	38,076	38,076
57	高松駅周 辺・丸亀町 地域	香川県	高松市	200	高松※5	JR	1	25,063	25,063
58	小倉駅周 辺地域	福岡県	北九州市	201	小倉※6	JR、新幹線、モノ	3	107,069	107,069
				202	旦過※1	モノ		不明	
				203	平和通※1	モノ		不明	
59	北九州黒崎 駅南地域	福岡県	北九州市	204	黒崎 (黒崎駅前)※7	JR・筑豊電気鉄道	1	30,172	30,172
60	福岡香 椎・臨海東 地域	福岡県	福岡市	205	香椎	JR	5	22,964	33,873
				206	西鉄千早	西鉄		3,460	
				207	西鉄香椎	西鉄		3,186	
				208	香椎宮前	西鉄		2,441	
				209	名島	西鉄		1,822	
				210	千早※1	JR		不明	
61	【特定地 域】福岡都 心地域	福岡県	福岡市	211	博多	JR、新幹線、市営	10	303,563	696,345
				212	西鉄福岡(天神)	西鉄		131,641	
				213	天神	市営		115,244	
				214	薬院	市営、西鉄		48,701	
				215	中洲川端	市営		25,775	
				216	赤坂	市営		25,548	
				217	天神南	市営		23,838	
				218	祇園	市営		11,786	
				219	呉服町	市営		5,515	
				220	渡辺通	市営		4,734	
62	那覇旭橋 駅東地域	沖縄県	那覇市	221	旭橋※8	モノ	1	4,139	4,139

※出典：駅別乗降者数総覧2013（株式会社エンタテインメントビジネス総合研究所）の平成22年度の1日あたり平均乗降客数

※1：駅別乗降者数総覧では不明

※2：岐阜市統計書(H22)

※3：駅別乗降者数総覧では乗換駅指定(H22)

※4：広島県統計書(H22)

※5：高松市統計年報(H22)

※6：北九州市統計年鑑(H22)

※7：筑豊電鉄黒崎駅前駅分は筑豊電鉄HPでは非公表。北九州市統計書でも不掲載。

※8：那覇市統計書(H22)

# 1章. 帰宅困難者対策が必要な地域を把握するための基礎データの収集・分析

## 1-1. 基礎データの収集・分析

本節では、帰宅困難者対策が必要な地域を検討するため、人口の集積状況を示す滞留人口や発災時に帰宅が困難となる人を示す帰宅困難者数、移動中人口を含め当該地区の人の往来状況を示す駅の乗降客数、市街地の集積状況を示す事務所数・商業施設数などの基礎データの収集・分析を行う。

### (1) 基礎データの収集

表 基礎データの一覧

基礎データ		対象	備考
平成22年度乗降客数		5万人以上の駅 都市再生緊急整備地域内合計	・ 駅別乗降者数総覧'13（株式会社エンタテインメントビジネス総合研究所）を元に整理
平成24年度乗降客数		5万人以上の駅 都市再生緊急整備地域内合計	・ 公表統計資料（各鉄道会社HP、自治体統計書）を元に整理 ※基礎データの分析については、H22乗降客数を対象に行った。
滞留者数 （＝外出中で自宅以外の施設に滞留中の人。移動中の人には含まない。）		駅1km圏内 （緊急整備地域に関しては、地域内の駅1km圏内）	・ H20東京都市圏パーソントリップ調査の対象圏域内の駅1日の中で最も外出中の人が多い14時と、参考として朝ピークの8時を集計 ・ 屋内・屋外別を集計、屋外については内数の買物客分も集計 ・ 複数の駅の1km圏内に含まれる町丁目について、各々の駅に重複計上した値と、最寄り駅のみ計上した値を用意
屋外滞留者のうち、自宅までの徒歩時間1時間以上の人			・ 屋外滞留者のうち、自宅まで徒歩1時間(4km)以上の人を集計
屋外滞留者のうち、自宅までの距離10km以上の人			・ 屋外滞留者のうち、自宅ゾーンまでの距離10km以上の人を集計
帰宅困難者数	推計値	※滞留者と同じ	・ 条件は滞留者数と同じ（時刻、屋内・屋外分、買物客分等） ・ 東日本大震災当日の行動に関するアンケート調査に基づいた、帰宅率を考慮
	実績値	7駅	・ 警視庁調査による東日本大震災時の実績値

基礎データ		対象	備考
駅周辺の事業所数 (=関係者数)		全産業および 小売業	・H21経済センサスの町丁目別事業所数を集計
大規模商業施設		延床面積 20,000 ㎡以上	・施設数、および合計延床面積 ・東洋経済による大規模商業施設データを活用
収容 可能 人口	避難施設等の 人口データ	駅1km圏内	・駅1km圏内にある国土数値情報の避難施設の 収容可能人口データを集計
	用途別建築面積 による推計値	駅1km圏内	・駅1km圏内にある事務所、教育文化施設、官 公庁施設を対象に、建築面積を地図上から GISを用いて計測し、駅別の収容可能人数を 算定
駅別の乗り入れ 鉄道会社数・路線数		平成22年度 5万人以上の駅	・駅別乗降者数総覧'13（株式会社エンタテイ ンメントビジネス総合研究所）に基づく
ゾーン別従業人口・昼間 人口		東京都市圏（1都3 県+茨城県南部）	・H21経済センサスによる町丁目別従業人口・ 昼間人口を東京PT小ゾーン単位で集計
メッシュ単位時刻別居住 市区町村別滞在人口		鎌倉駅、海浜幕張 駅、広島駅周辺	・モバイル空間統計（基地局エリア毎の携帯電 話台数を利用者の属性別に数えることによ って人口の地理的分布を推計した人口統計 情報（ドコモインサイトマーケティング）

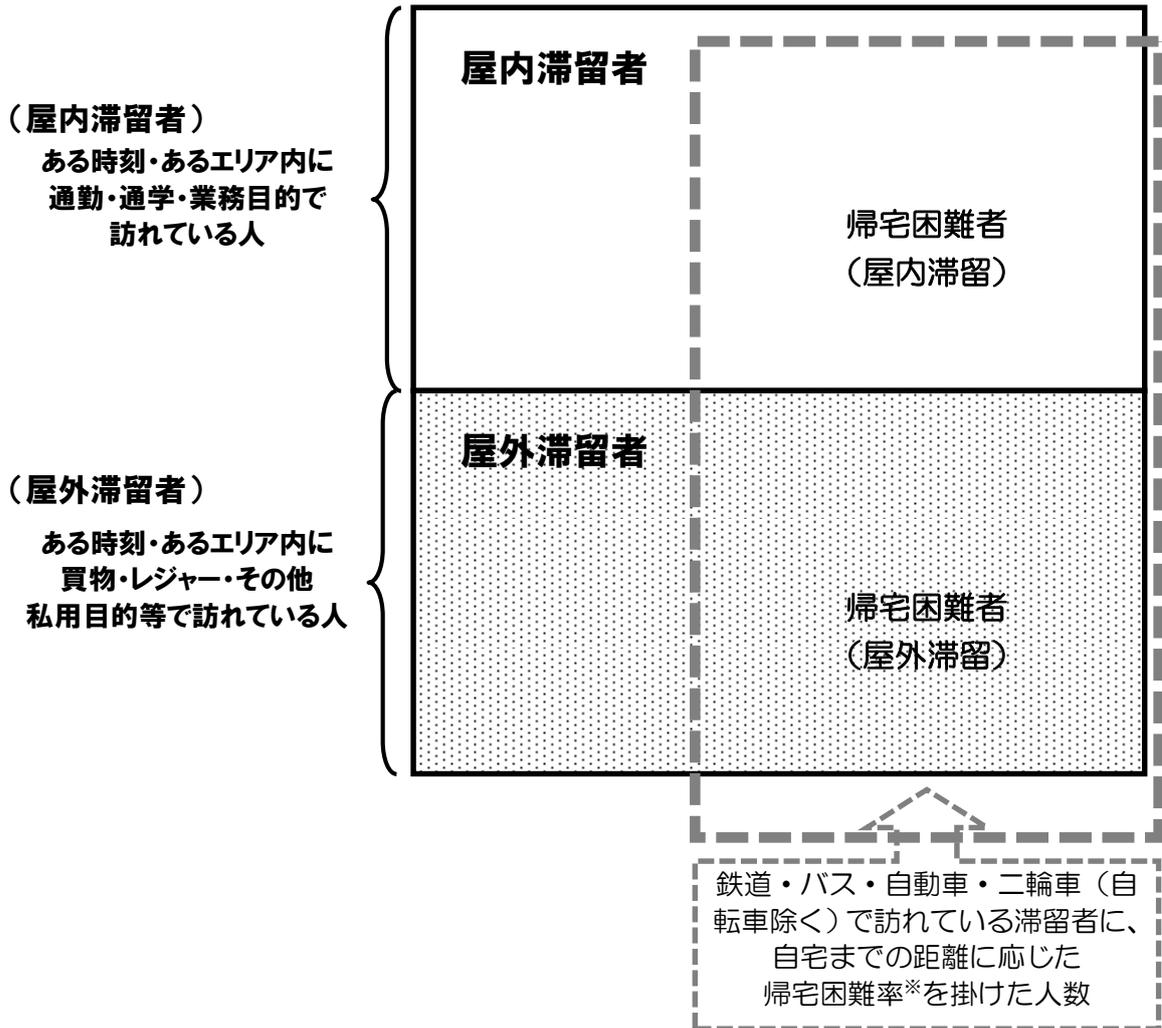
## (2) 駅の乗降客数と基礎データの関係分析

ここでは、駅乗降客数と、都市再生緊急整備地域および乗降客数5万人以上の駅周辺1km圏内における基礎データとの関係を、主に散布図を用いて分析した。

### <分析項目>

1) 滞留者数	① 屋内及び屋外滞留者数
	② 屋外滞留者数
	③ 屋外滞留者のうち買物目的での滞留者数
2) 帰宅困難者数	① 内閣府方式による屋内及び屋外帰宅困難者数
	② 内閣府方式による屋外帰宅困難者数
	③ 内閣府方式による屋外帰宅困難者のうち買物目的での帰宅困難者数
3) 自宅までの徒歩時間1時間以上の屋外滞留者数	① 屋外滞留者数
	② 屋外滞留者のうち買物目的での滞留者数
4) 自宅まで10km以上の屋外滞留者数	① 屋外滞留者数
	② 屋外滞留者のうち買物目的での滞留者数
5) 帰宅困難者数(8時台)	-
6) 駅周辺の事業所数(関係者数)	① 全産業の事業所数
	② 小売業の事業所数
7) 大規模商業施設 (延床20,000㎡以上)	① 施設数
	② 合計延床面積
8) 駅周辺の避難施設等の 収容可能人口	-

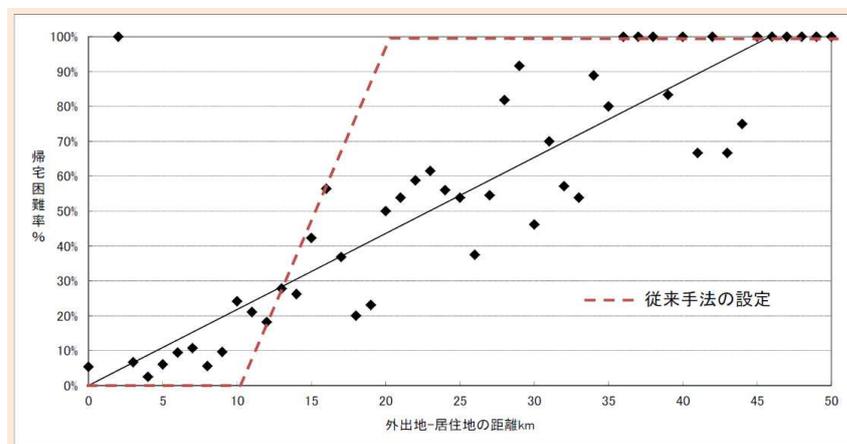
《参考》 滞留者・帰宅困難者の概念整理



※内閣府方式での帰宅困難率の設定方法

- ・東日本大震災当日の行動を対象としたアンケート結果を基に、自宅までの距離毎に帰宅困難率を設定し、帰宅できない人を帰宅困難者として集計

$$\text{帰宅困難率}\% = (0.0218 \times \text{外出距離km}) \times 100$$



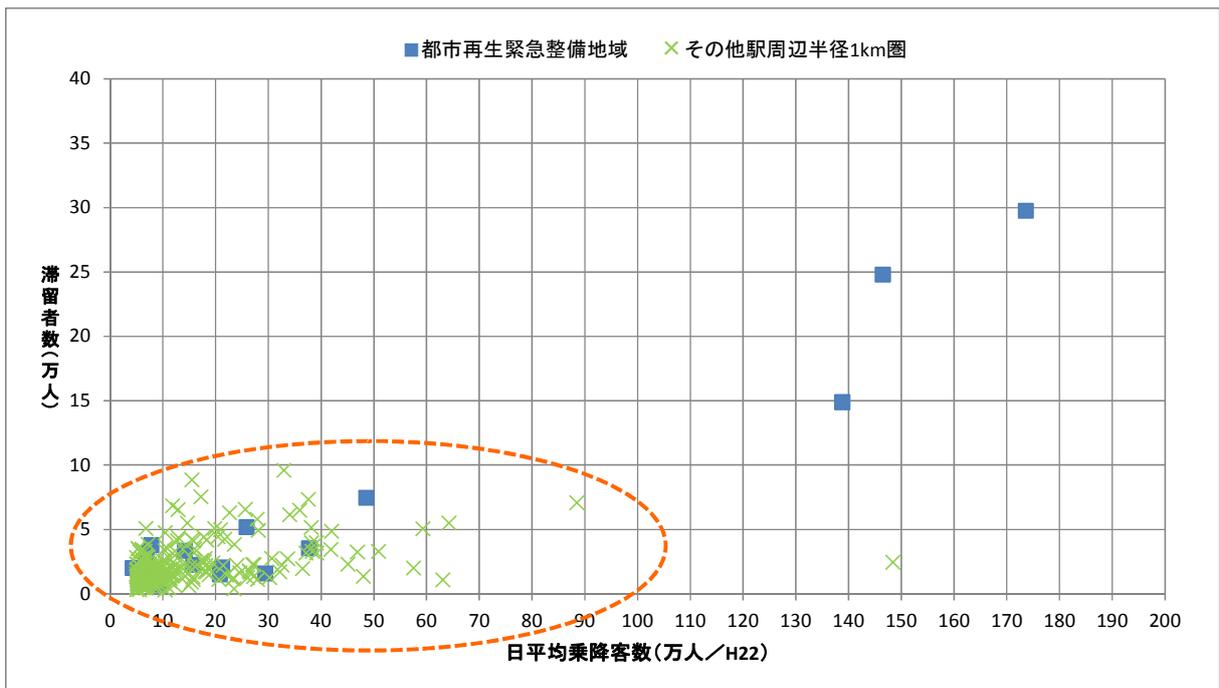
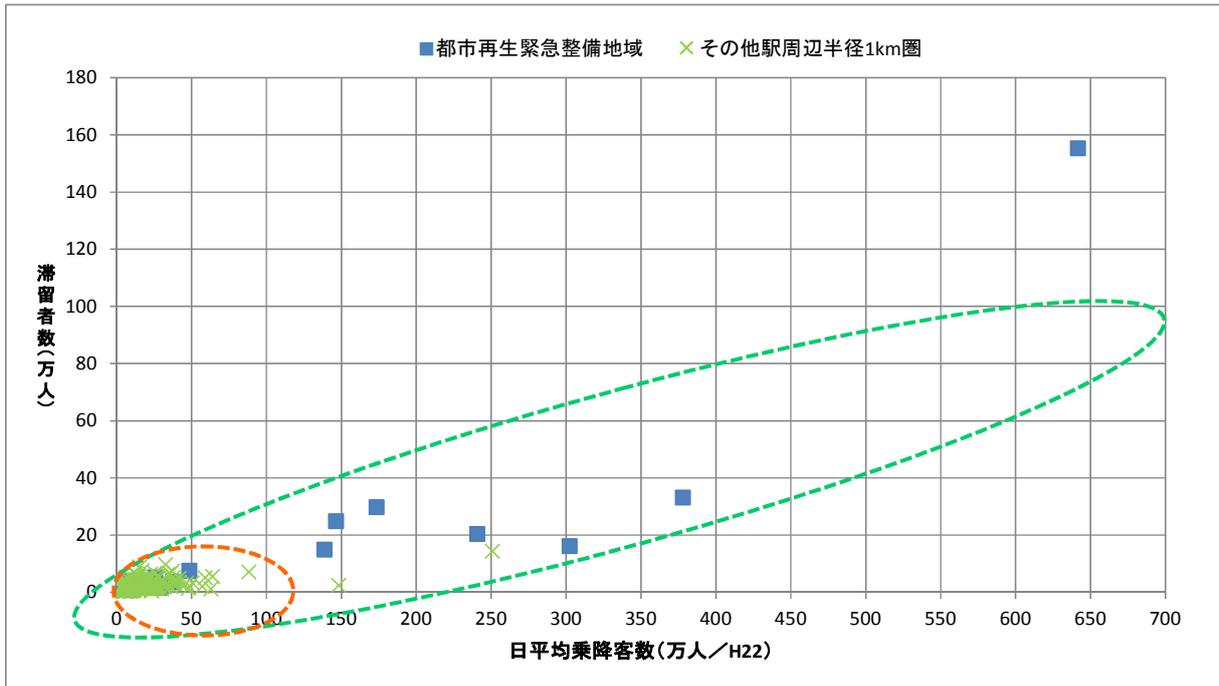
# 1) 駅別の乗降客数と滞留者数の分析

## ① 屋内及び屋外滞留者数

●基礎分析として、駅乗降客数と対象地域内の外出先に滞留中の人口の相関を確認した。

○都市再生緊急整備地域は、圏域内の乗降客数の合計値が高く、滞留者も多く集まっており、全体として一定の相関関係を示している。

○乗降客数100万人未満の地域において、乗降客数に対して滞留者数との比例関係があまりみられず、例えば乗降客数が100万人未満の地域においては、滞留者数が数千人～10万人の間に散らばっており、正の相関があまり見られない。

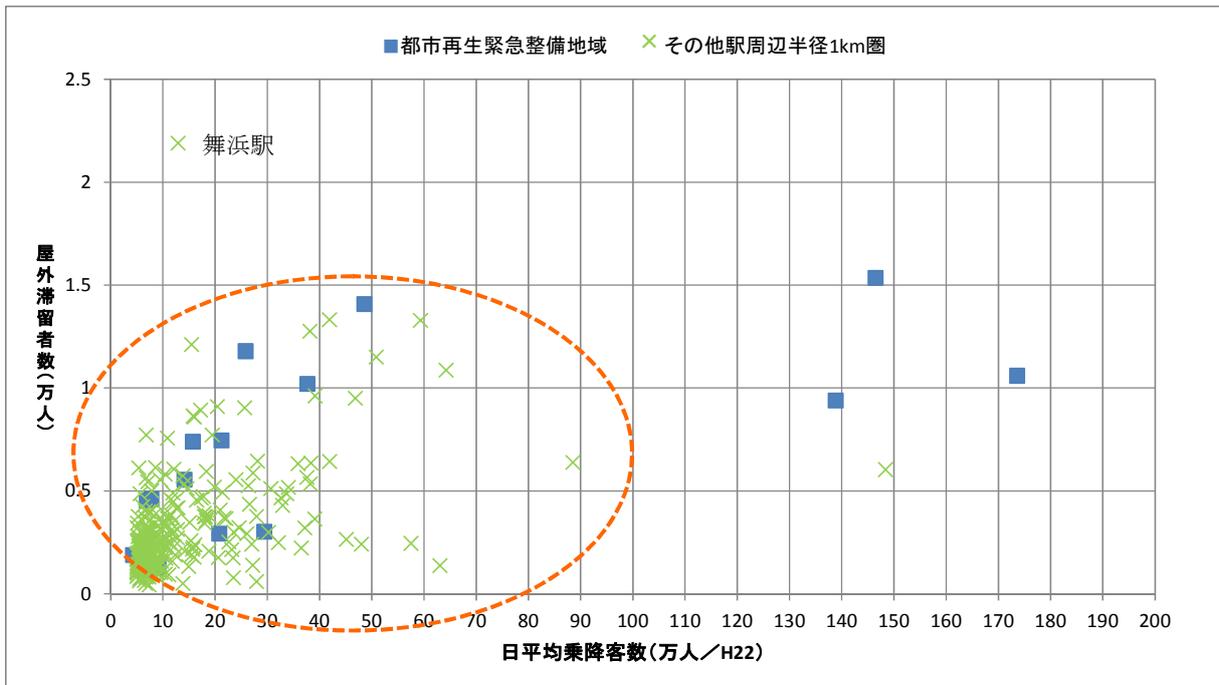
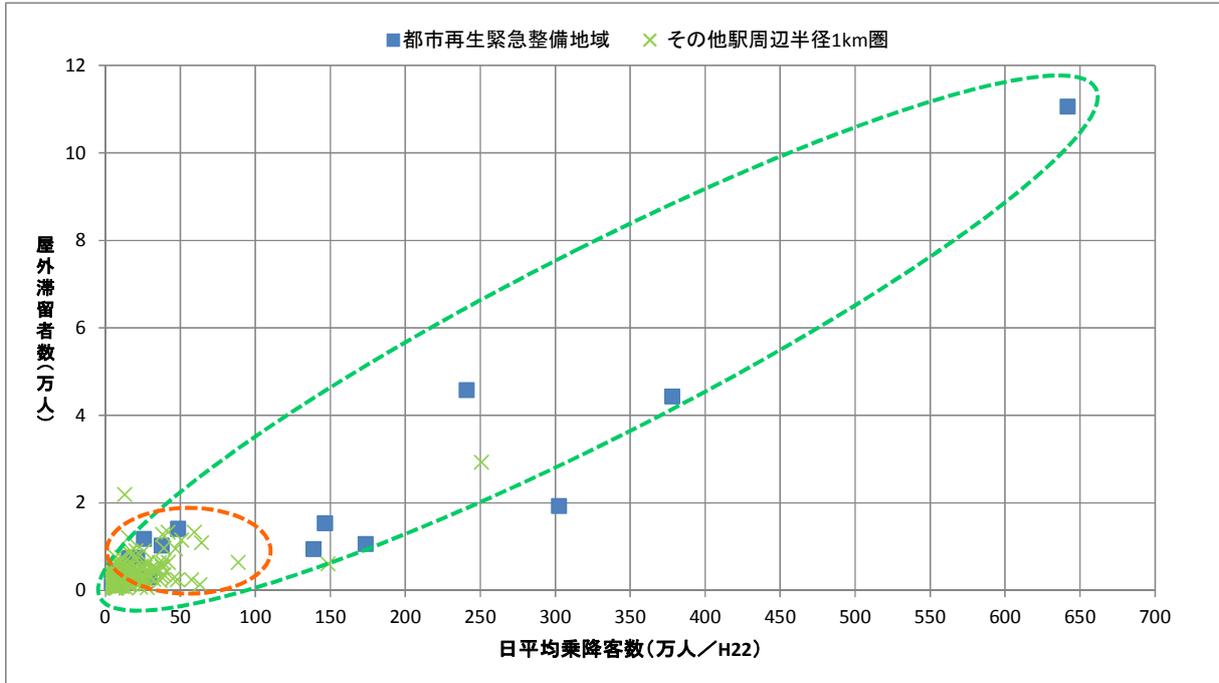


※都市再生緊急整備地域および乗降客数5万人以上の駅周辺1km圏内を対象に実施

② 屋外滞留者数

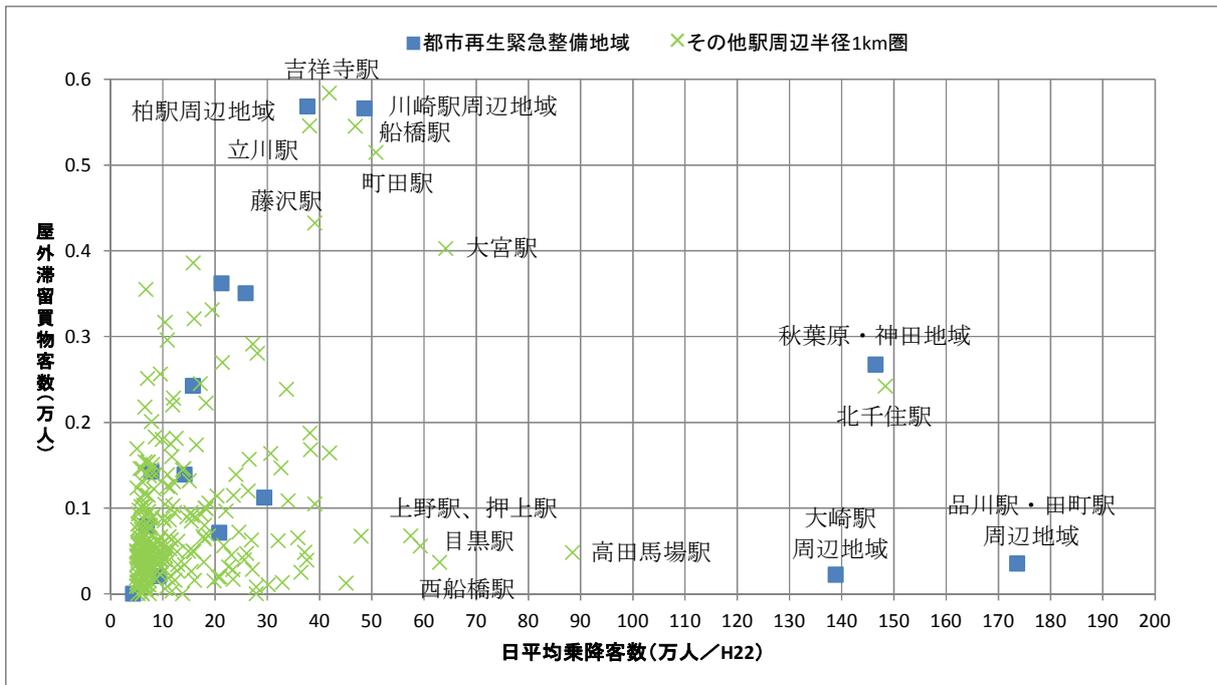
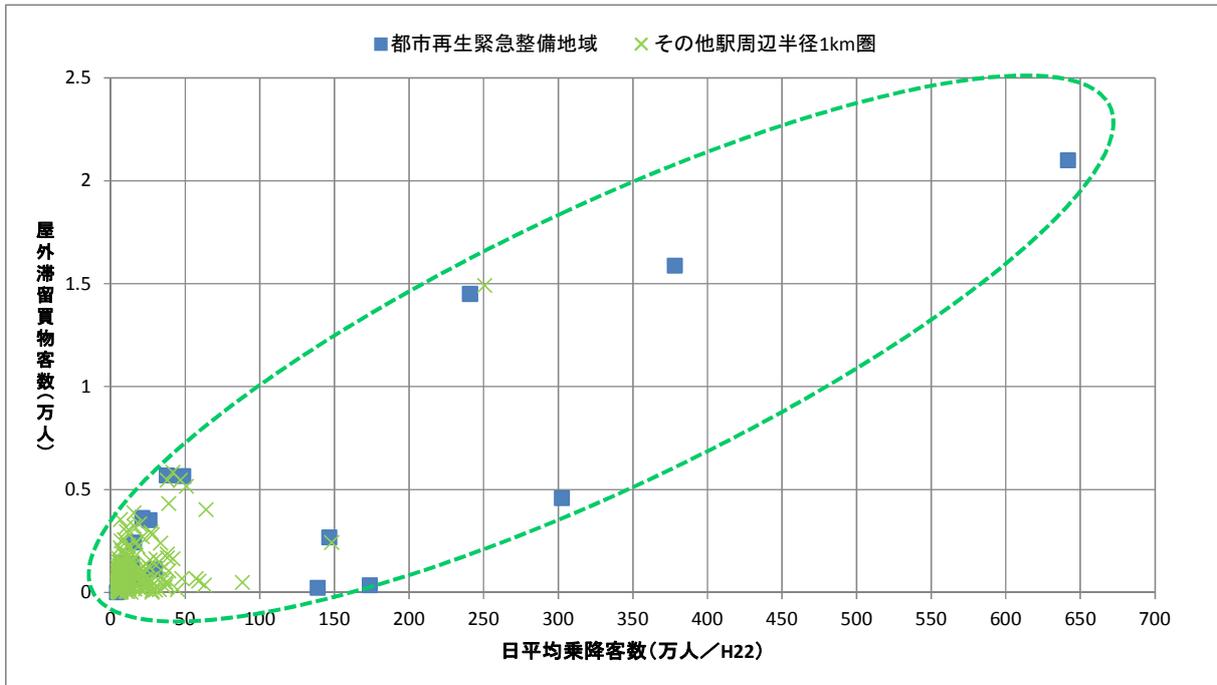
● 発災時に行くあてがなく、一時滞在施設や備蓄物資が必要となる屋外滞留者数との相関を分析した。

○ 屋外滞留者数に限定した場合も同様の傾向である。乗降客数100万人未満の地域での比例関係が見られず、乗降客数が20万人未満であっても屋外滞留者数が多い舞浜駅の例もある。



③ 屋外滞留者のうち買物目的での滞留者数

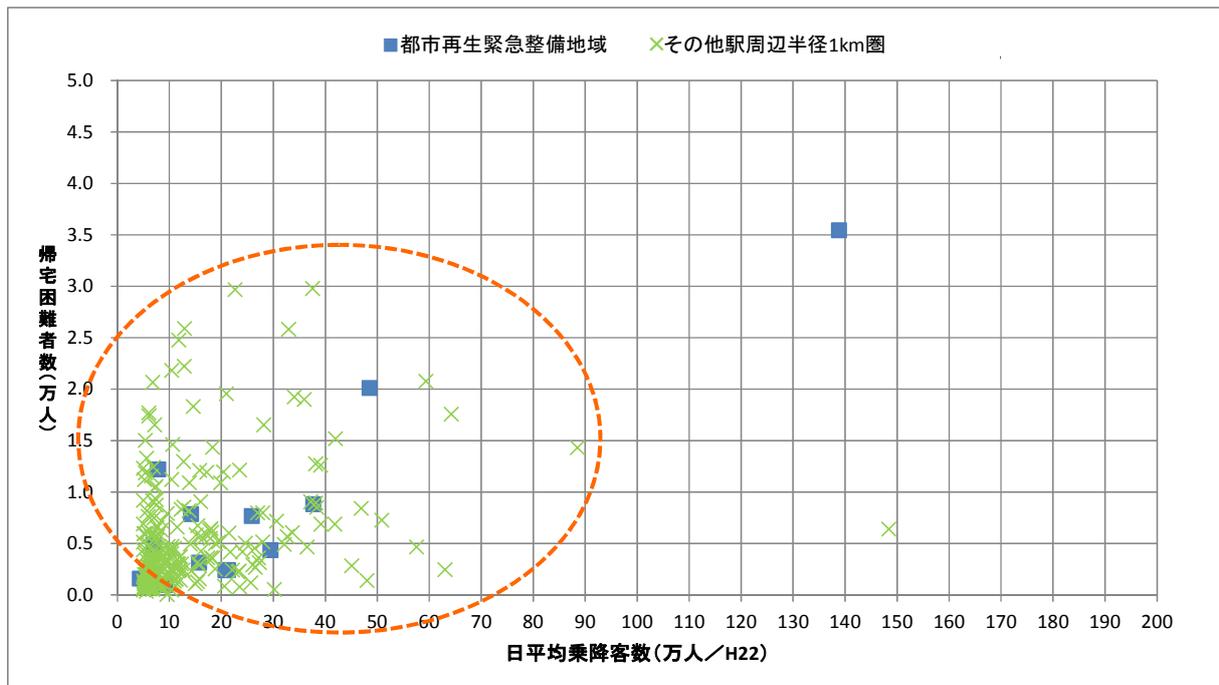
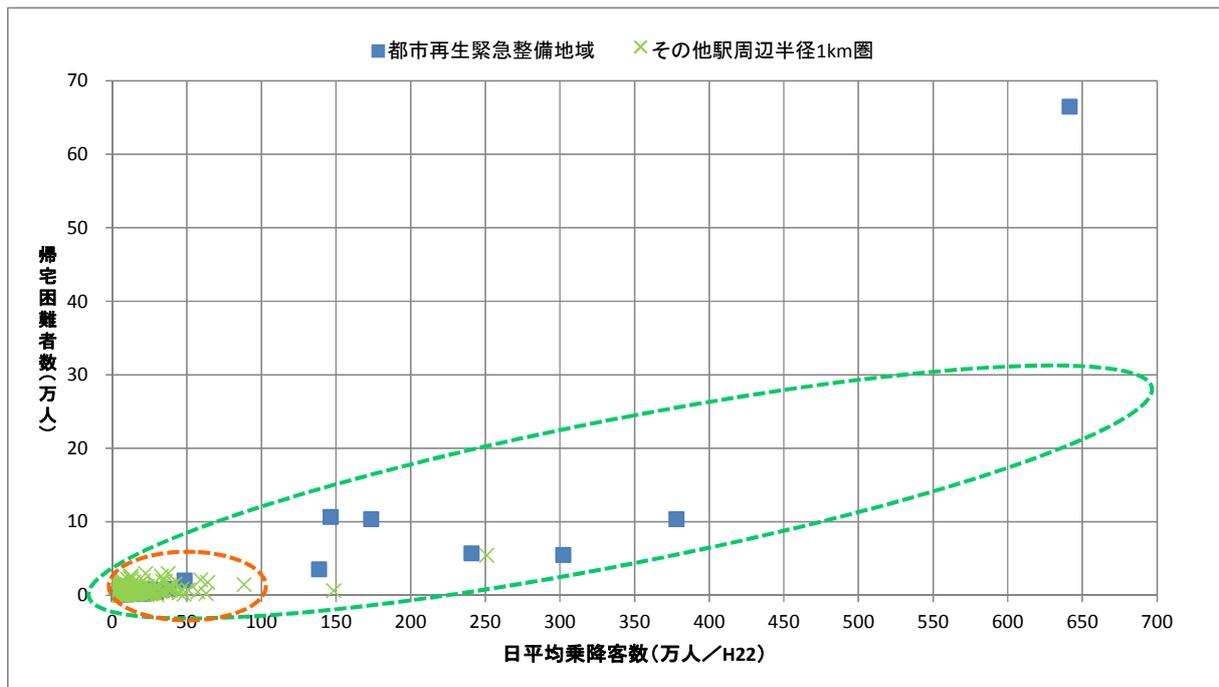
- 屋外滞留者のうち、買物目的で駅周辺に滞留中の人口に絞って相関を分析した。
- 買物目的の滞留者に絞り込むと、比例関係が崩れ、乗降客数が多くても買物客が少ない業務集積の大きい駅と、商業集積の多い駅の間でバラツキが大きくなっている。
- 乗降客数50万人前後であっても、屋外滞留買物客が4,000人を超える地域もあり、バラツキが顕著になっている。



## 2) 駅別の乗降客数と帰宅困難者数の分析

### ① 内閣府方式による屋内及び屋外帰宅困難者数

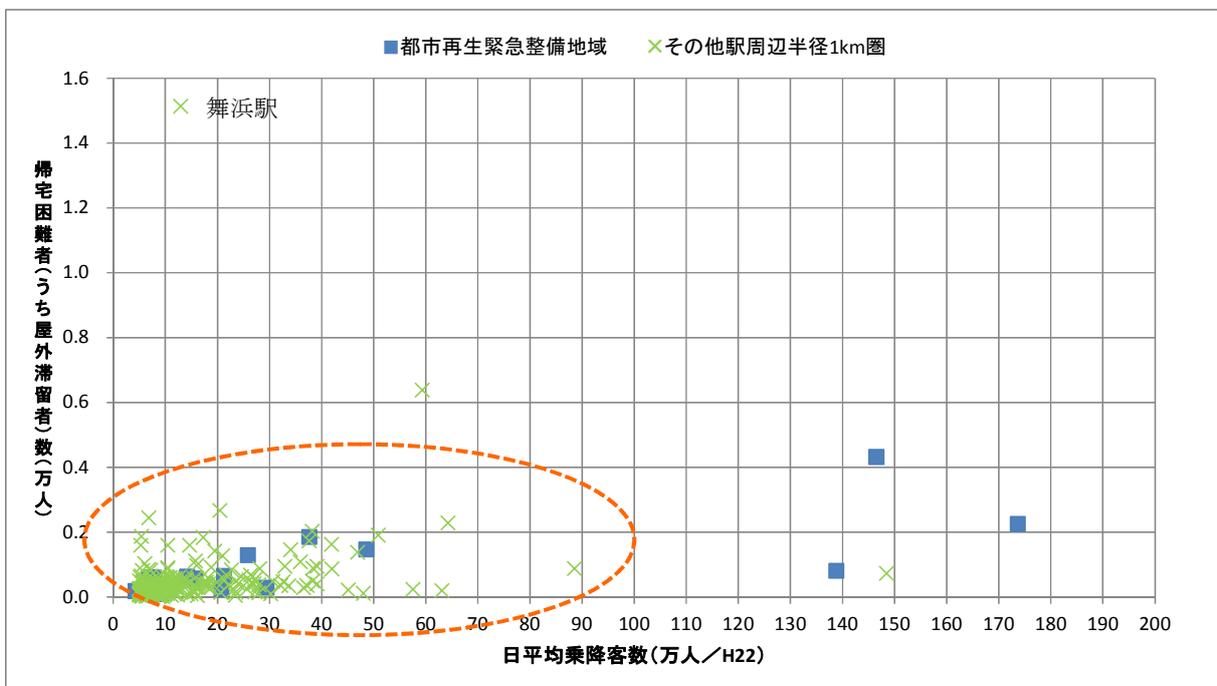
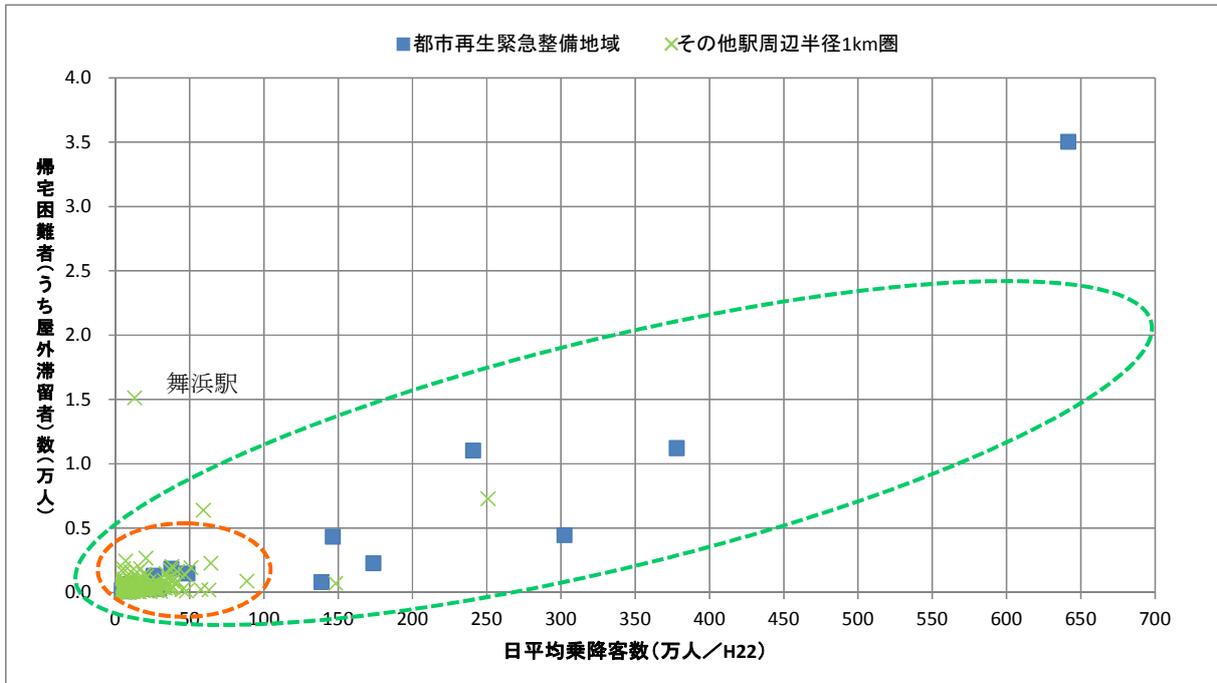
- 滞留人口に対し、徒歩・自転車以外の交通手段での外出者に対し、内閣府方式の帰宅率を掛け、帰宅困難者の実数に近いと想定される人口との相関を分析した。
- 滞留者数（屋内・屋外計）の場合と同様に、乗降客数100万人未満の地域において比例関係があまり見られず、例えば乗降客数が50万人未満では、帰宅困難者数が0～5万人の幅の間でばらつきが見られる。



② 内閣府方式による屋外帰宅困難者数

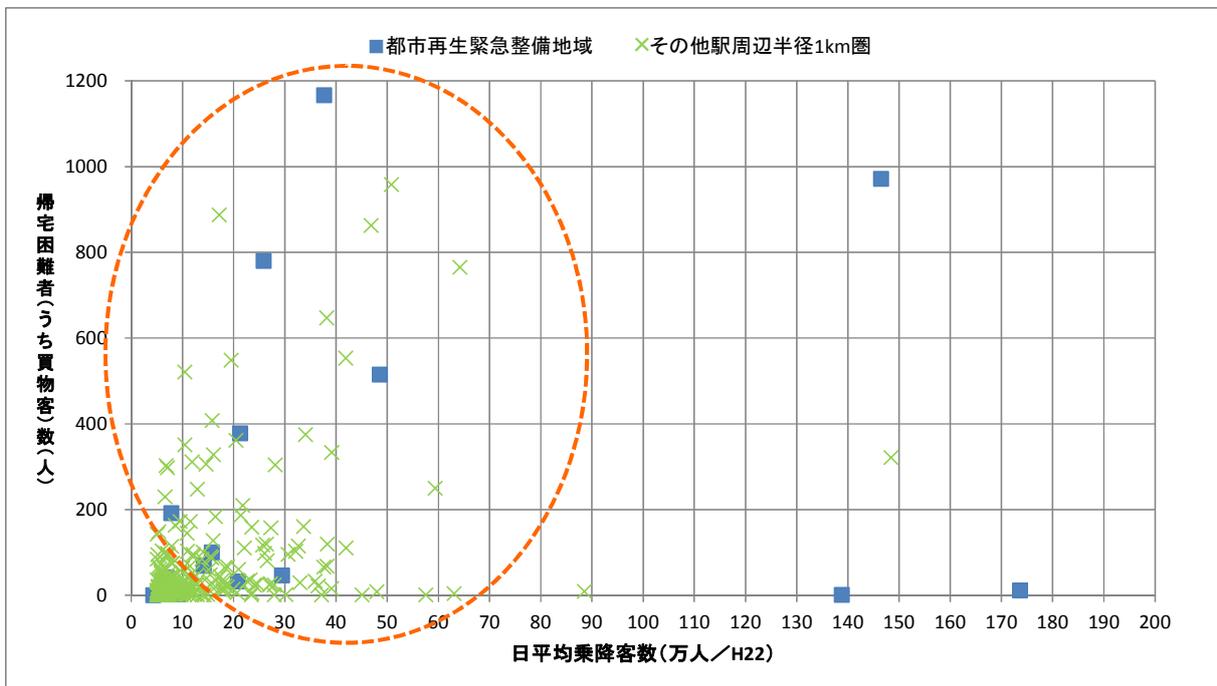
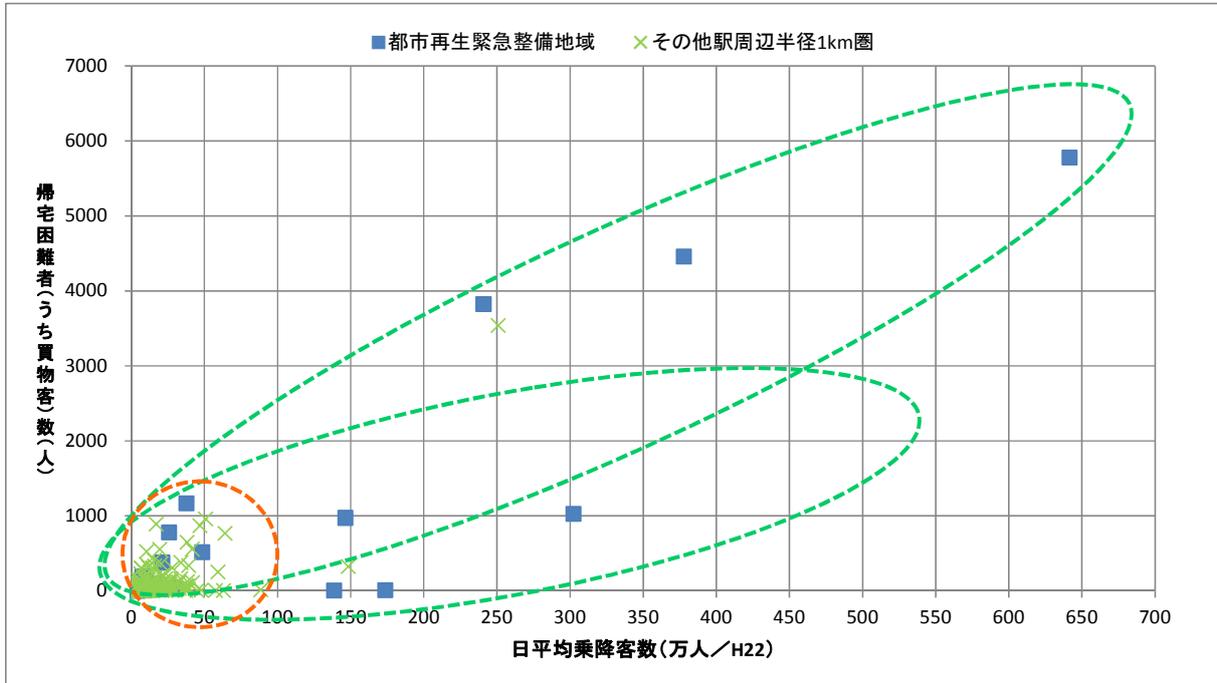
●前項の帰宅困難者のうち、発災時に行くあてのない屋外滞留の帰宅困難者数との相関を分析した。

○帰宅困難者のうち、屋外滞留者を取り出して集計した結果をみても、やはり乗降客数100万人未満の地域でのばらつきが見られるほか、突出した異常値を持つ駅（舞浜駅）などの例もある。



③ 内閣府方式による屋外帰宅困難者のうち買物目的での帰宅困難者数

●さらに、屋外滞留の帰宅困難者のうち、買物客に絞り込んで分析を行った。  
 ○都心の業務集積地区など、乗降客数が多いにも関わらず、全く買物客がない駅もみられ、前項の屋外帰宅困難者よりも相関関係が弱くなっている。

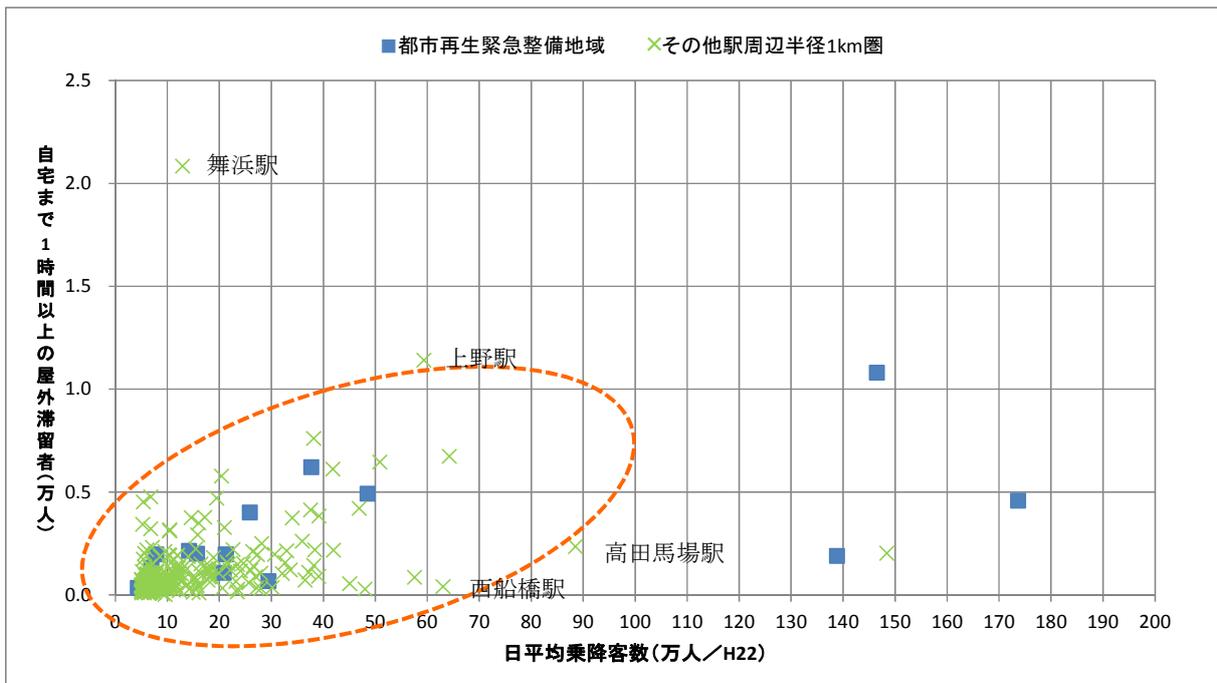
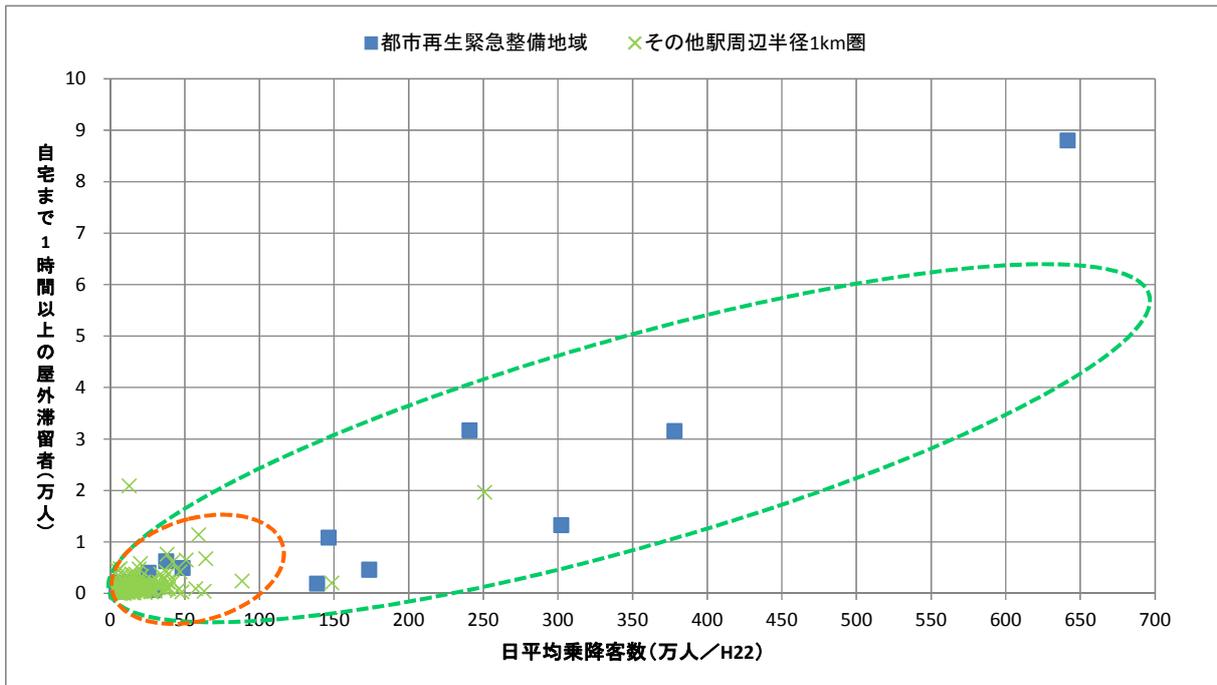


### 3) 駅別の乗降客数と自宅までの徒歩時間1時間以上の屋外滞留者数の分析

#### ① 屋外滞留者数

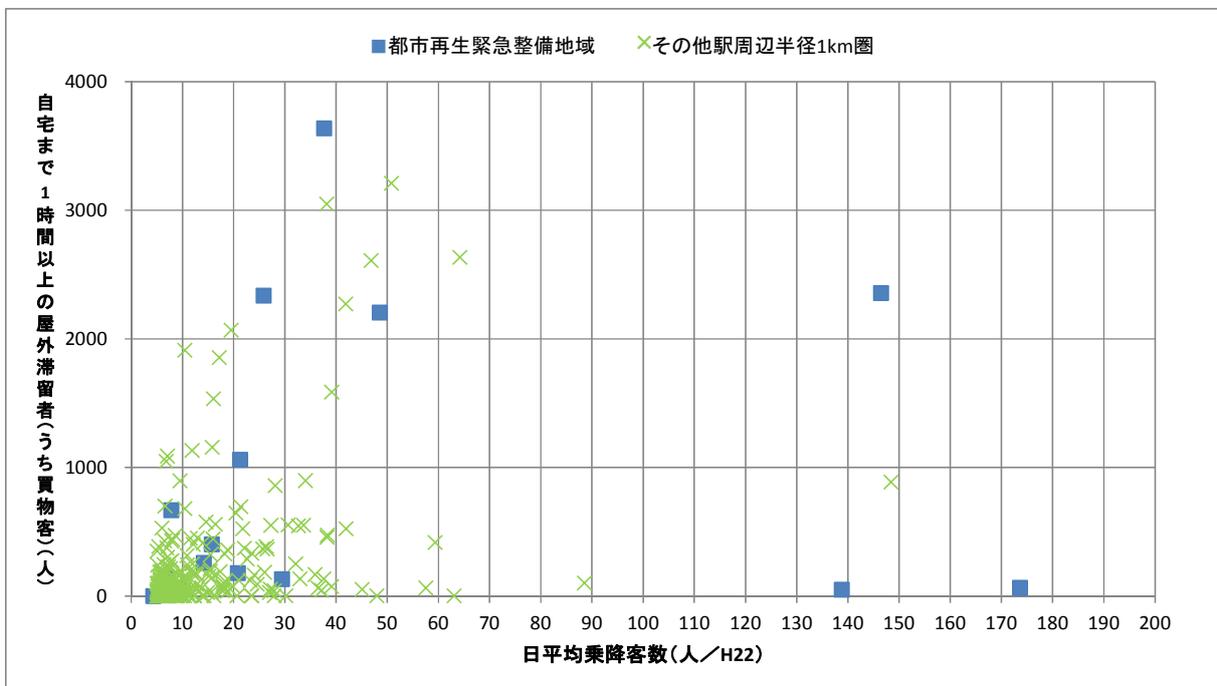
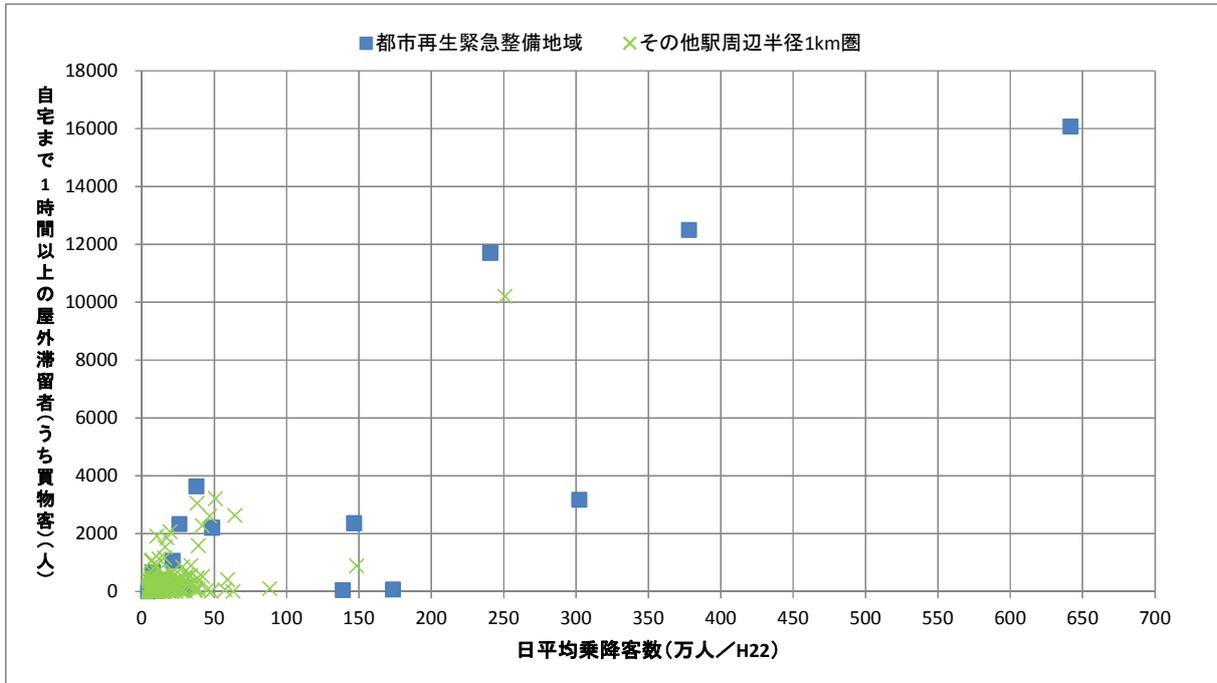
●潜在的に対策が必要な人口である①-bで示した屋外滞留者のうち、自宅までの徒歩時間が1時間以上の人に絞って、乗降客数との相関を分析した。

- ①-bの屋外滞留者数と傾向は似ているが、自宅まで1時間以上の人を抽出した値となるため、乗降客数が小さい駅で相対的に屋外滞留者数が下がり、比例関係が多少強く窺える。
- ただし、かなり特異な値を示す駅はやはり残る。



② 屋外滞留者のうち買物目的での滞留者数

●前項の「自宅までの徒歩時間1時間以上の屋外滞留者」のうち、都心の商業集積地のターミナルほど多くなると想定される、自宅まで1時間以上の買物客に絞って分析した。  
 ○同様に①-cの屋外滞留買物客と傾向は似ているが、前項③-aの全滞留者数に比べ、特異的な駅がより多く残っている状況である。

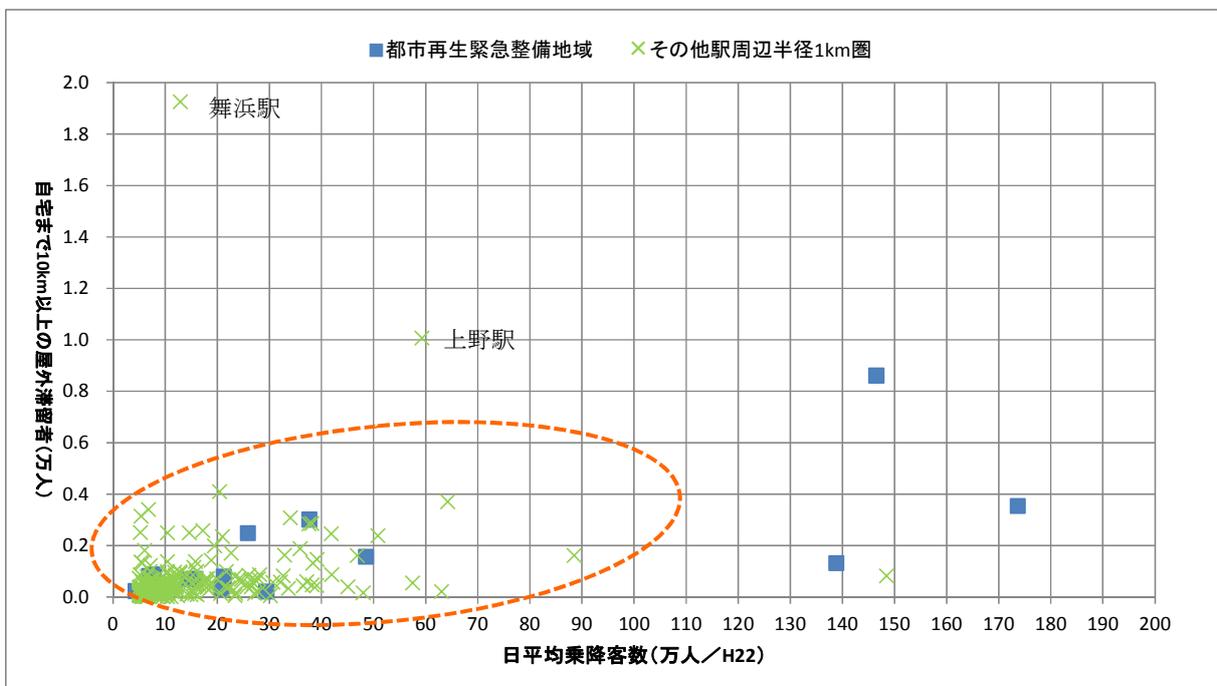
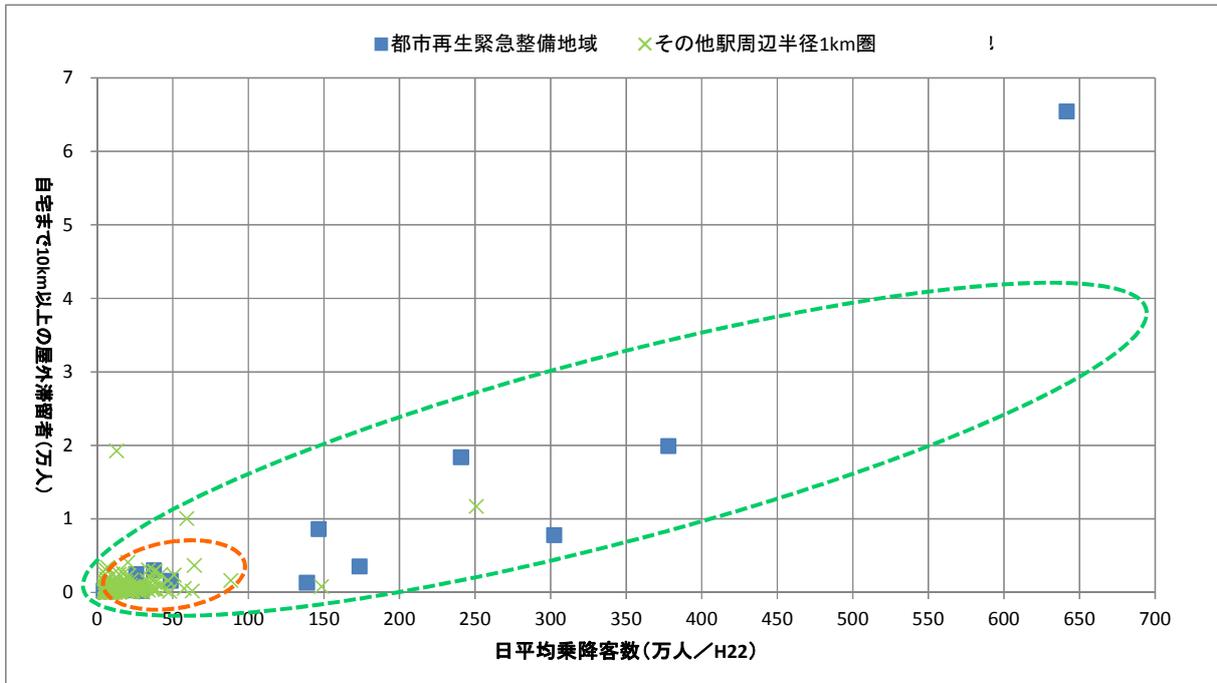


4) 駅別の乗降客数と自宅まで10km以上の屋外滞留者数の分析

① 屋外滞留者数

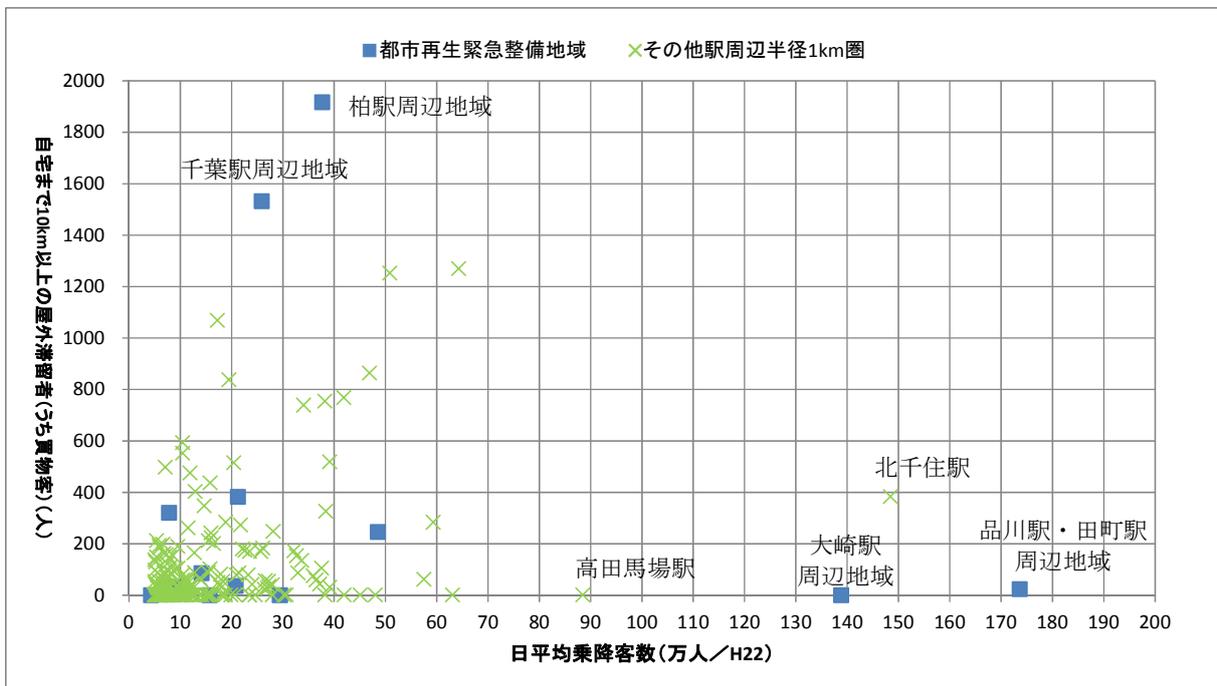
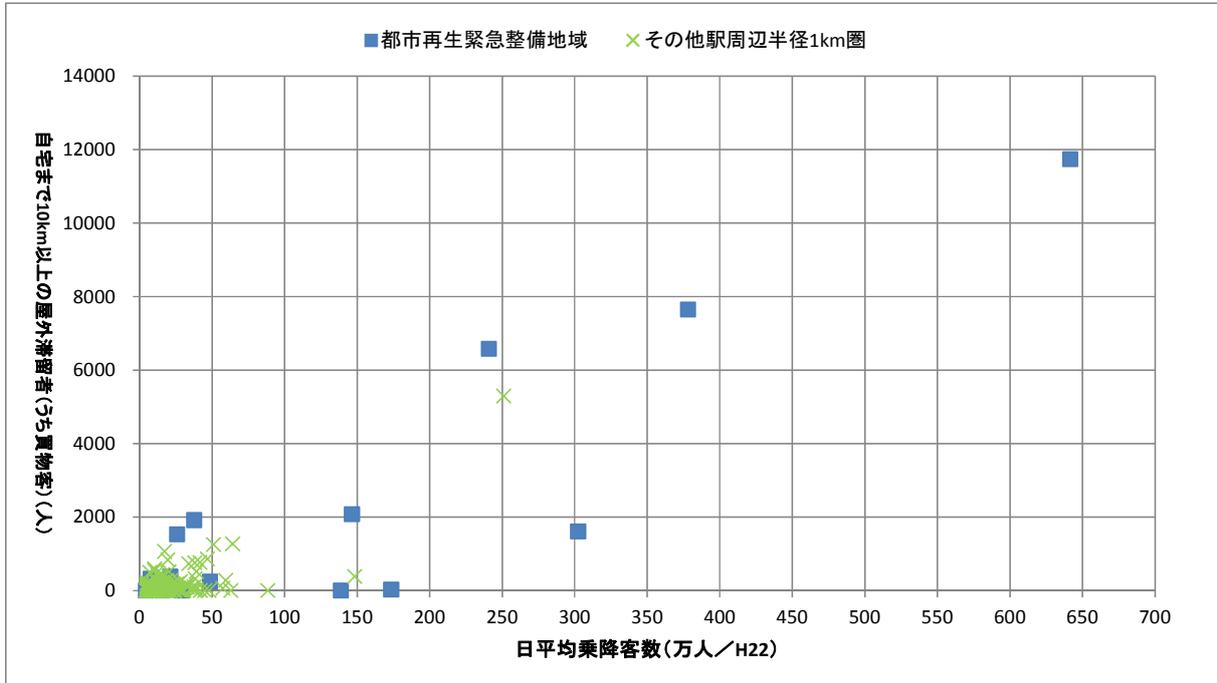
● 内閣府での従来の定義における帰宅困難者の定義上の最小値である、自宅まで10km以上の滞留者に絞って、駅乗降客数との相関を分析した。

○ ③-aの自宅まで1時間以上の屋外滞留者数と同様であり、全体的な比例関係が強まっているものの、特異値がより際立つような分布状況となっている。



② 屋外滞留者のうち買物目的での滞留者数

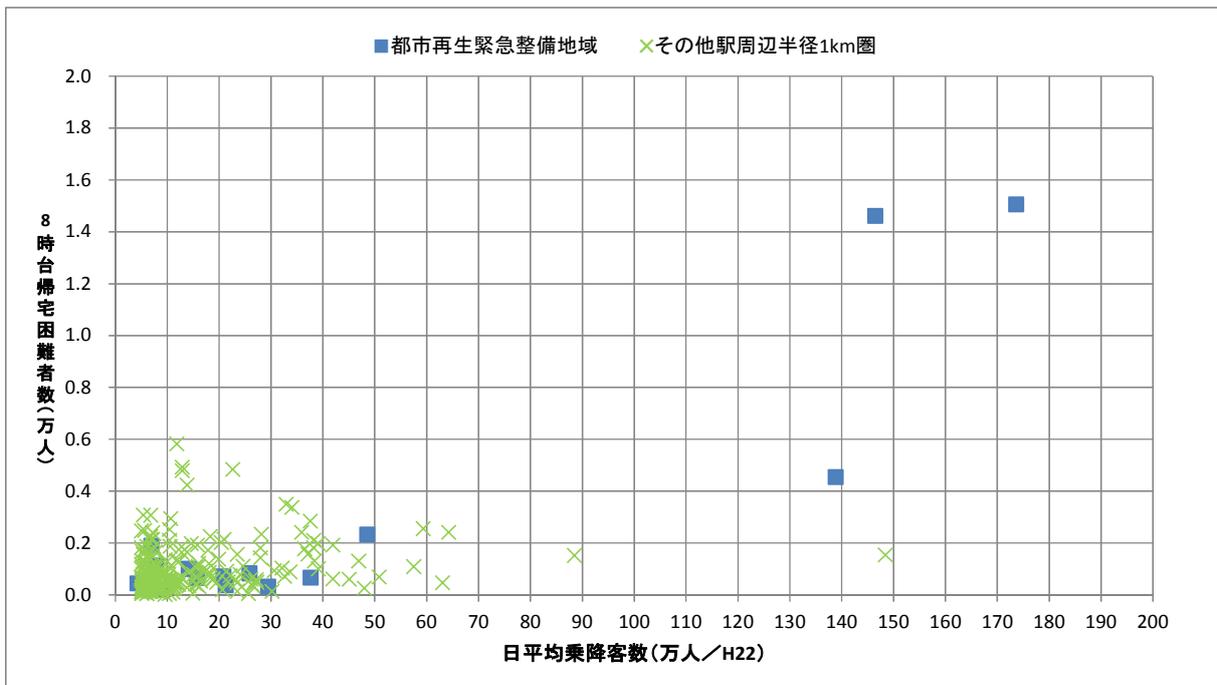
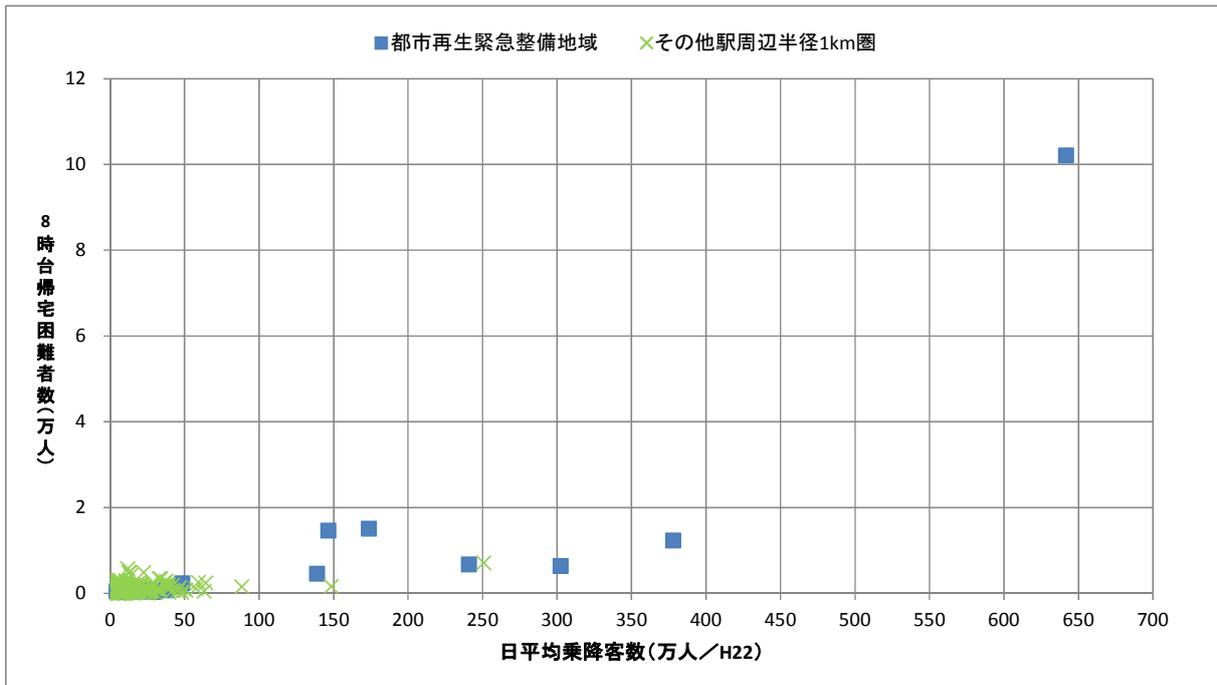
●前項の「自宅まで10km以上の屋外滞留者」のうち、買物客に絞って分析した。  
 ○③-bの自宅まで1時間以上の屋外滞留買物客と同様であり、全体的な比例関係は強まっているものの、やはり特異値がより際だつような分布状況となっている。



### 5) 駅別の乗降客数と帰宅困難者数（8時台）の分析

●北千住駅などの乗換ターミナル駅は乗り入れ鉄道会社が多く、駅周辺の集積状況に比べ乗降客数が相対的に多くなることから、より強い比例関係が期待される朝8時の帰宅困難者数を集計し分析した。

○集計した滞留人口・帰宅困難者数は、基本的に何らかの目的での移動が完了した人数であるため、「8時の時点で移動中」の人が計上されておらず、乗換客を含む乗換ターミナルの乗降客数との比例関係が、期待ほどには見られなかった。

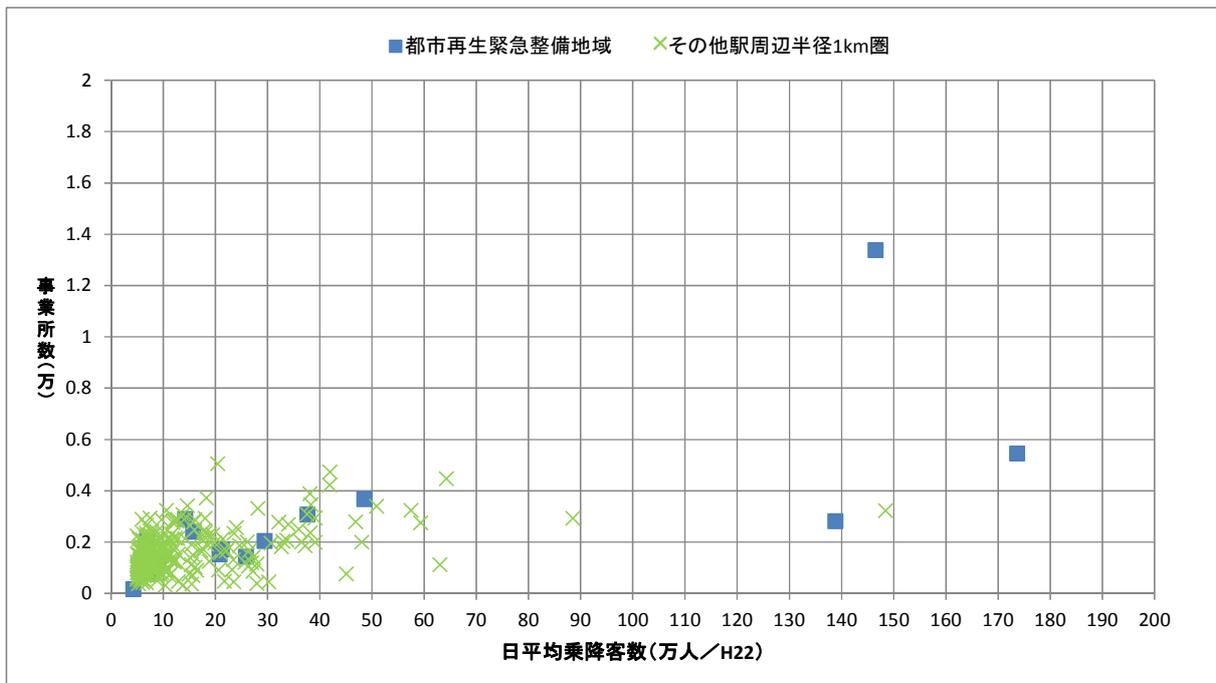
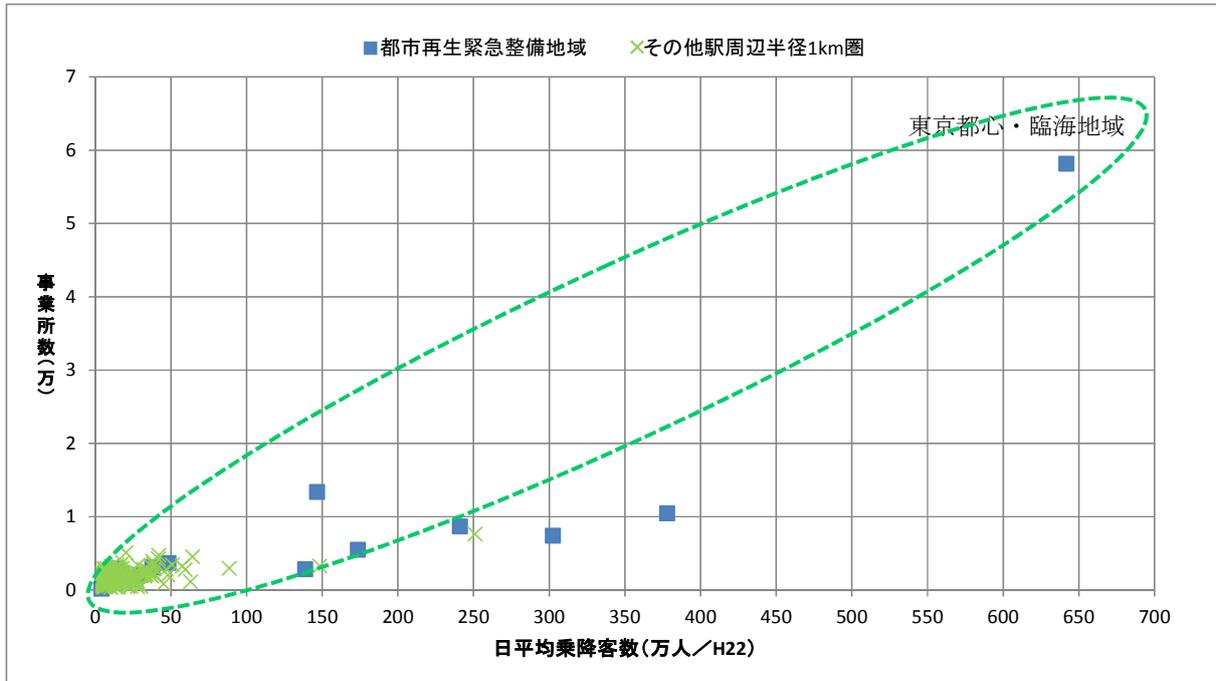


## 6) 駅別の乗降客数と駅周辺の事業所数（関係者数）の分析

### ① 全産業の事業所数

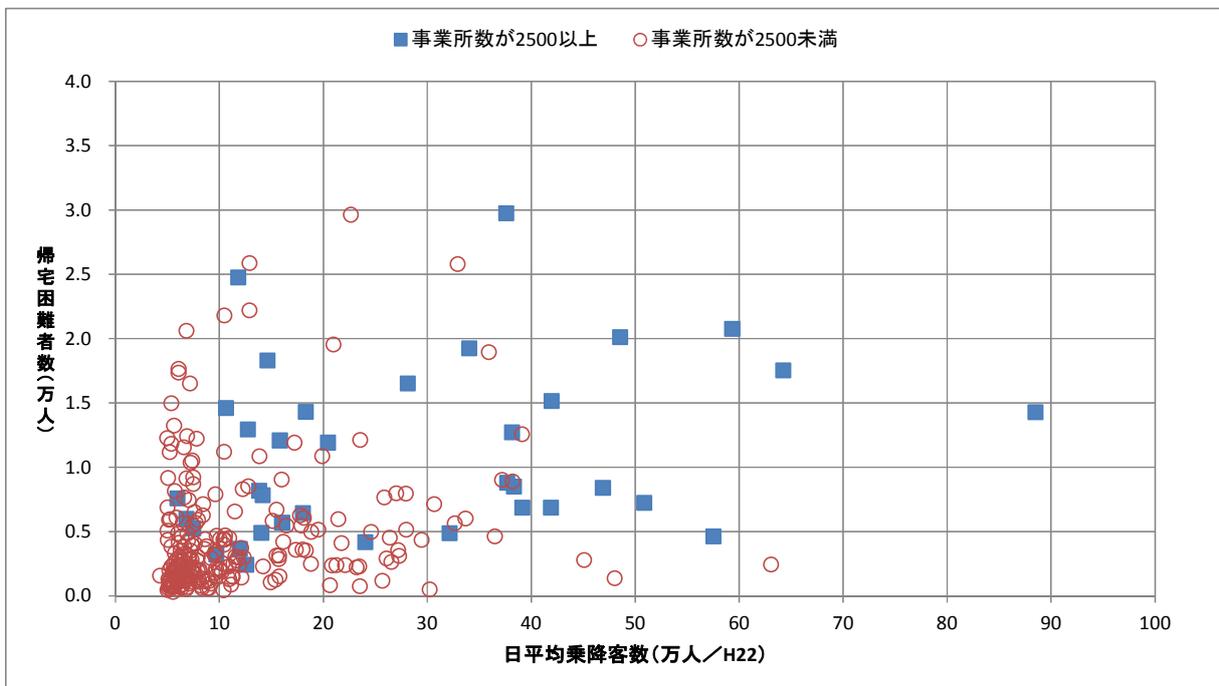
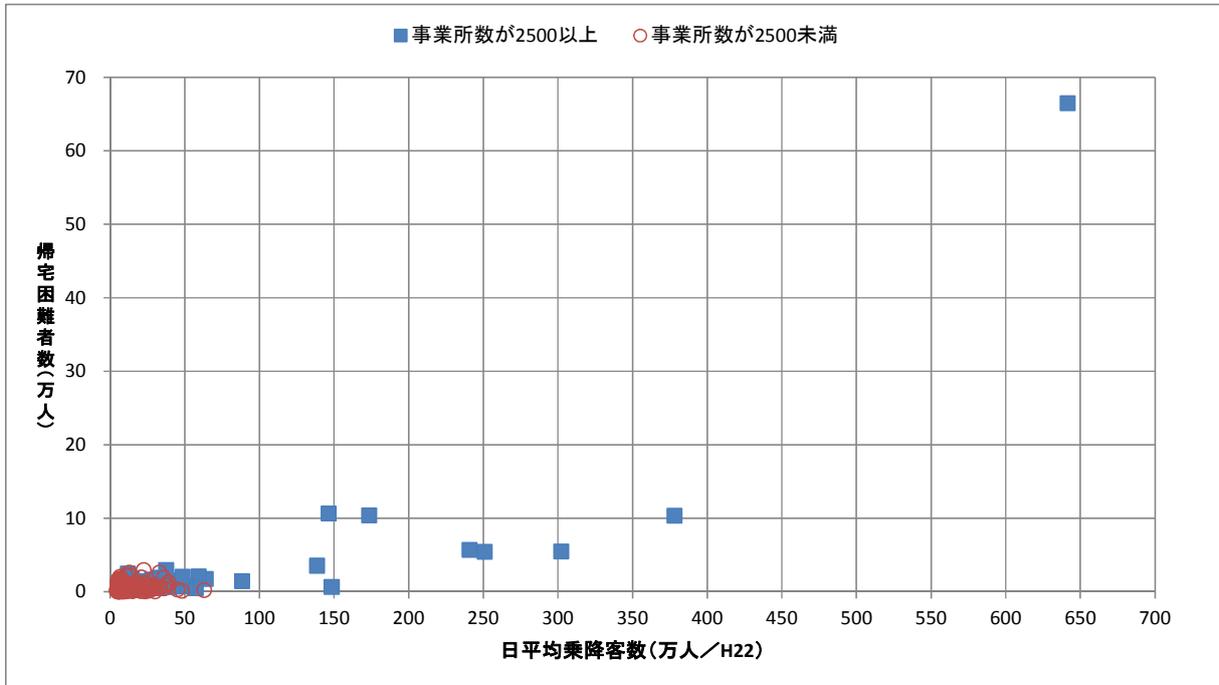
●乗降客数と、計画策定関係者の一要素である事業所数との相関を確認した。

○乗降客数との相関性は、100万人未満の地域であっても比較的強くなっているが、東京都心・臨海地域の値が突出しており、乗降客数100～400万人の地域で、想定される相関関係と比べ事業所数が少なく、必ずしも相関関係が高いとは言えない状況である。



●参考として、地域内の全産事業業所数2500以上・未満で区分し、乗降客数と帰宅困難者数との関係を分析した。

○乗降客数100万人未満になると、事業所数2500未満の駅が、帰宅困難者数が多い駅でも少ない駅でも見られる。

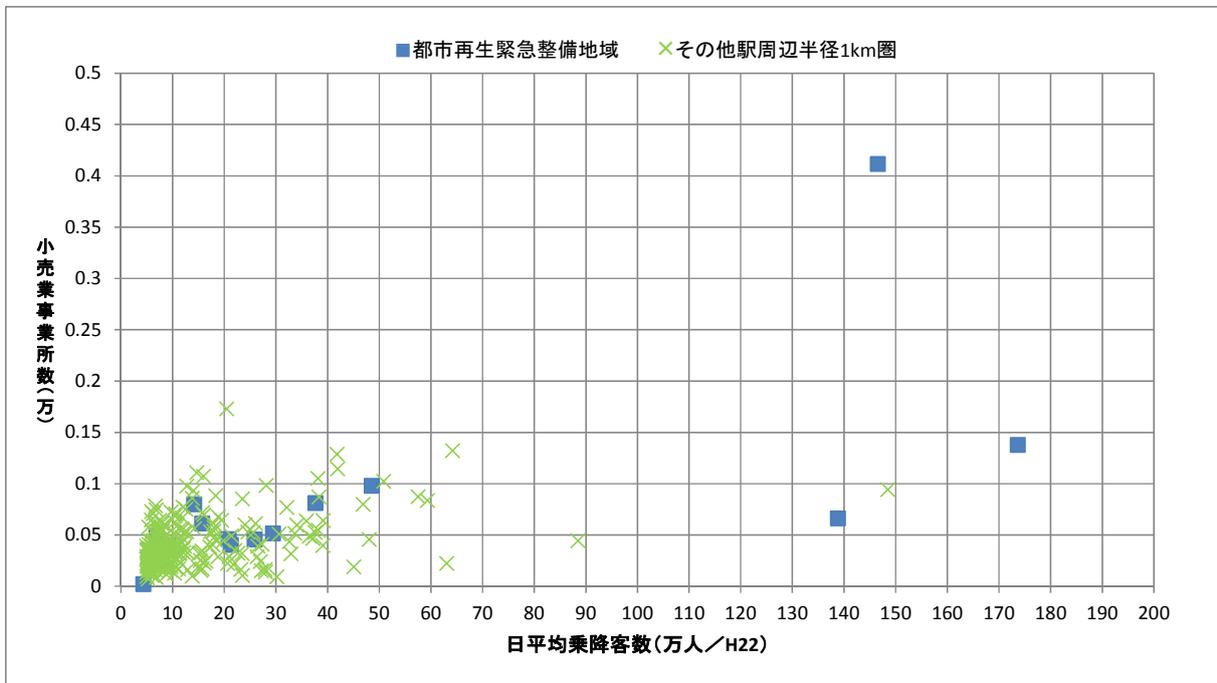
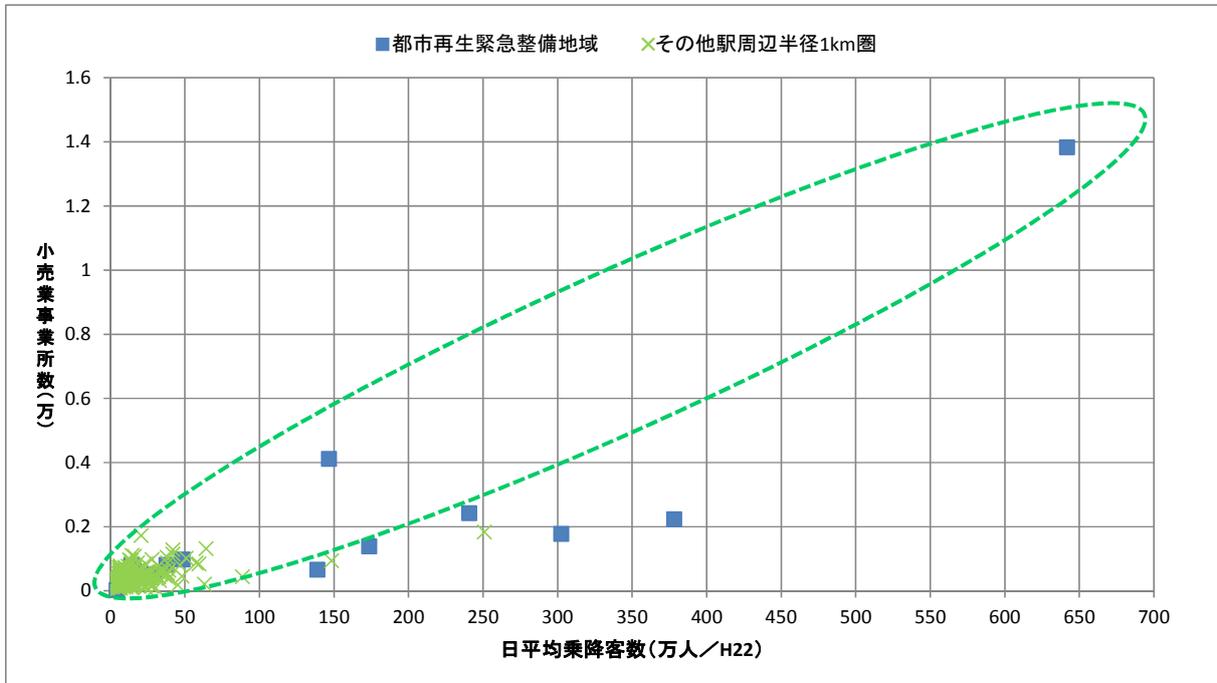


※帰宅困難者数は、都市再生緊急整備地域については、乗降客数5万人以上の駅の合計値、その他の地域については、乗降客数5万人以上の駅を対象

② 小売業の事業所数

●事業所数を全産業ではなく小売業に絞って相関を確認した。

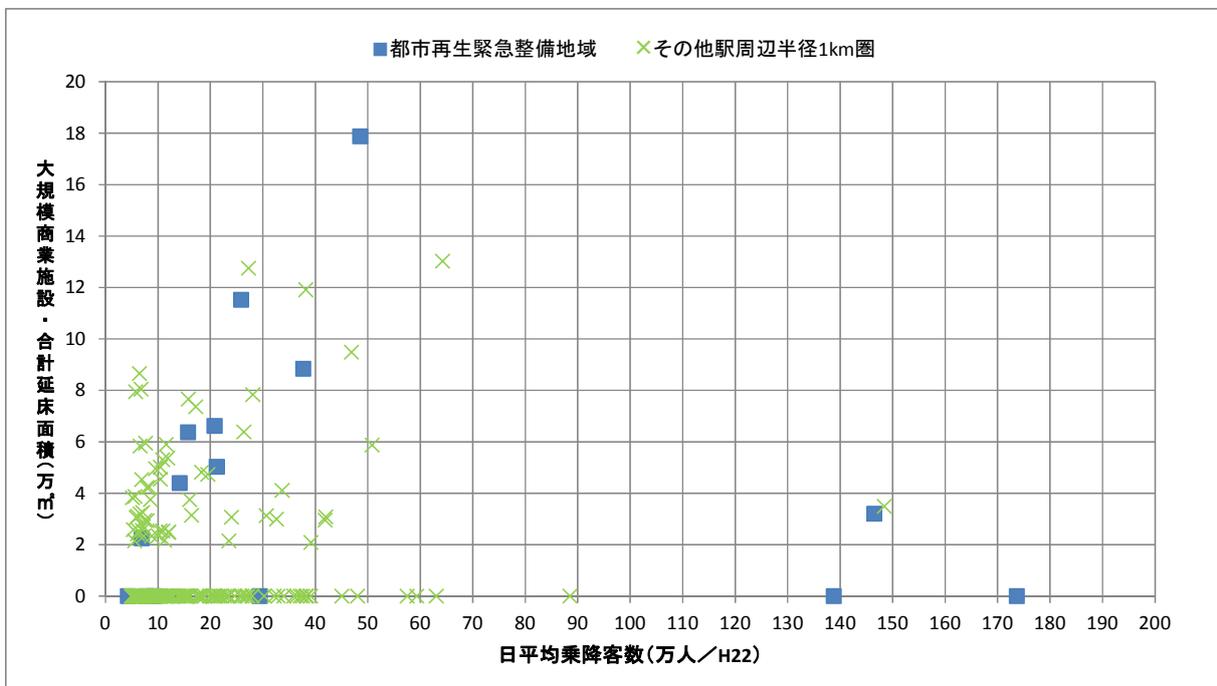
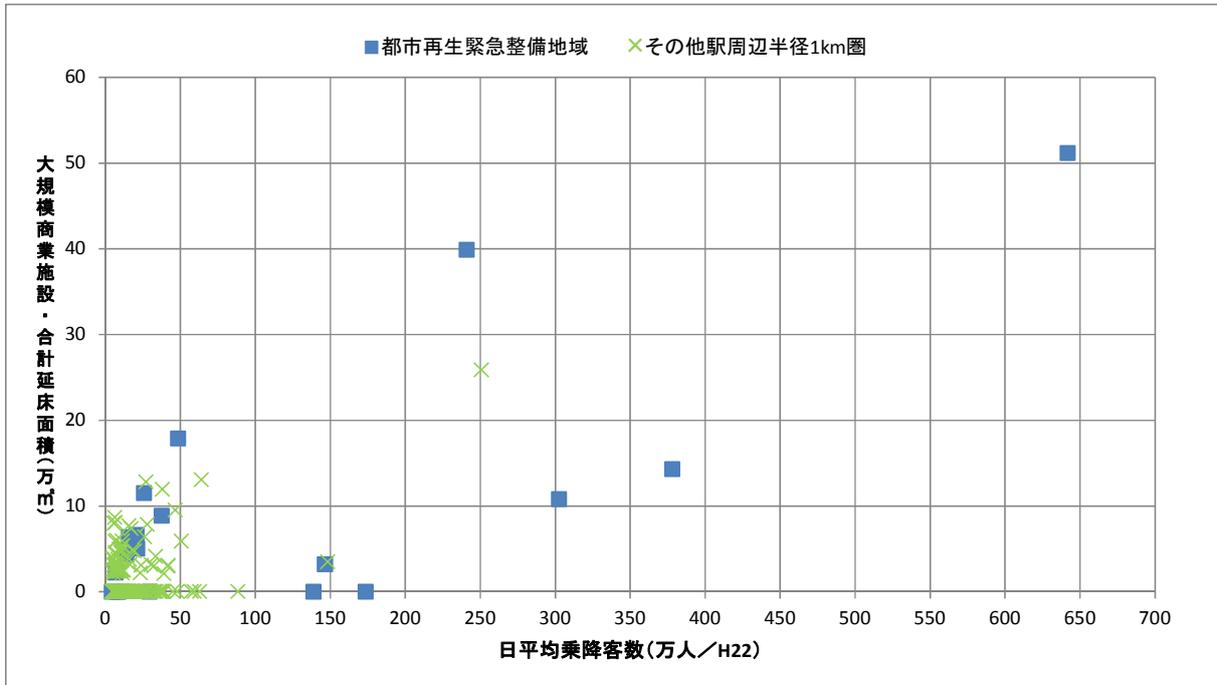
○乗降客数との相関性は、全産業の傾向とほとんど同じであり、100万人未満の地域であっても比較的強くなっているが、乗降客数100~400万人の地域で、想定される相関関係と比べ事業所数が少なく、必ずしも相関関係が高いとは言えない状況である。





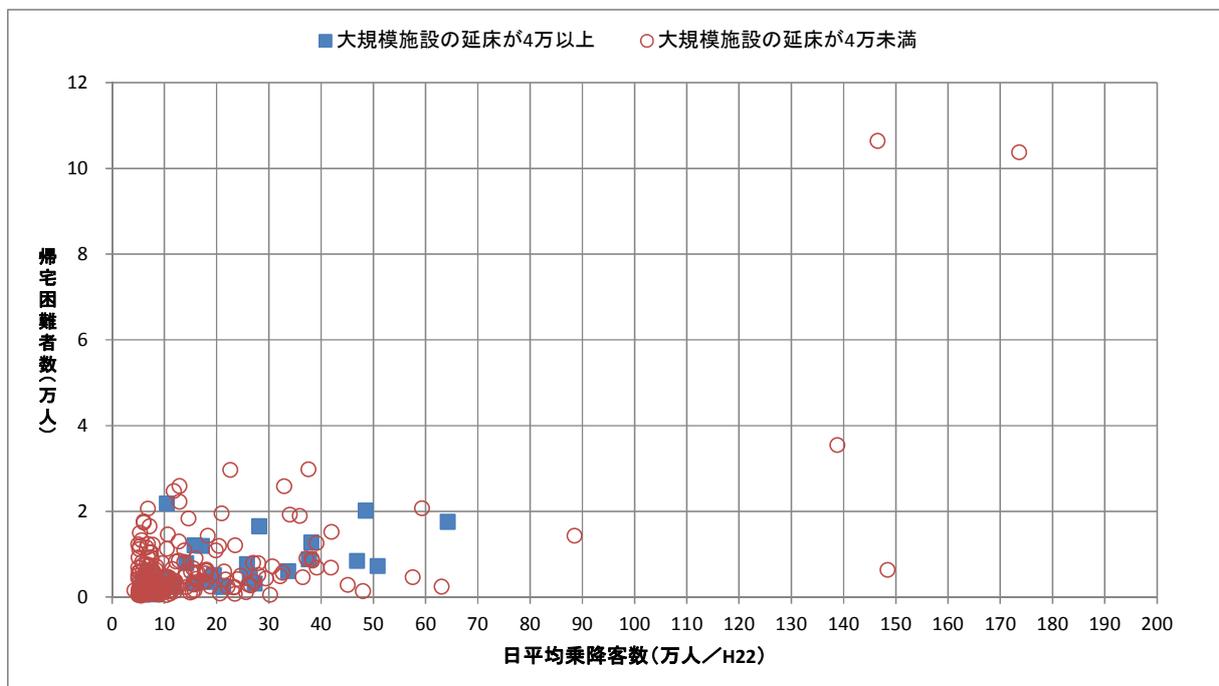
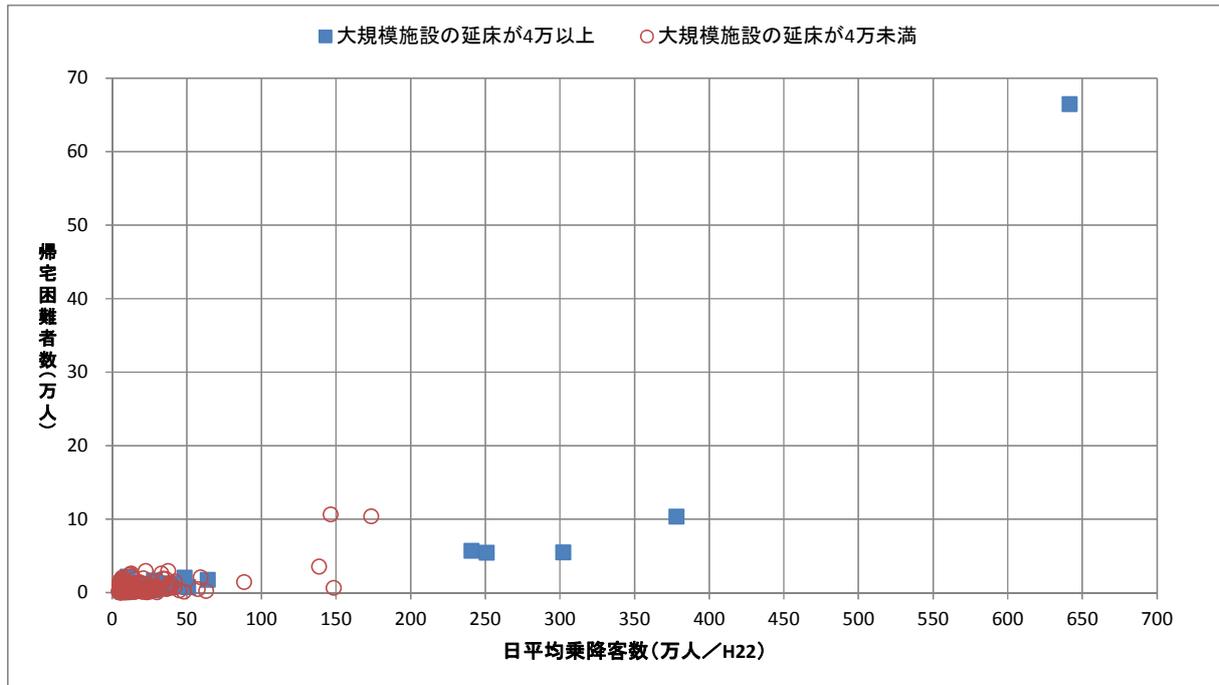
② 合計延床面積

- 大規模商業施設数の代わりに、大規模商業施設の延床面積合計値との相関を確認した。
- 施設数に比べ乗降客数100万人未満の地域でも若干比例関係がみられるが、乗降客数400万人未満で延床面積が小さい地域が見られるほか、特に200万人未満で大規模商業施設が存在しない駅がある。



●参考として、地域内の大規模商業施設の延床面積合計4万㎡以上・未満で区分し、乗降客数と帰宅困難者数との関係を分析した。

○乗降客数200万人未満になると、大規模商業施設の合計延床面積4万㎡未満の地域が、帰宅困難者数が多い地域でも少ない地域でも見られ、特に100万人未満の地域でのばらつきが残る。

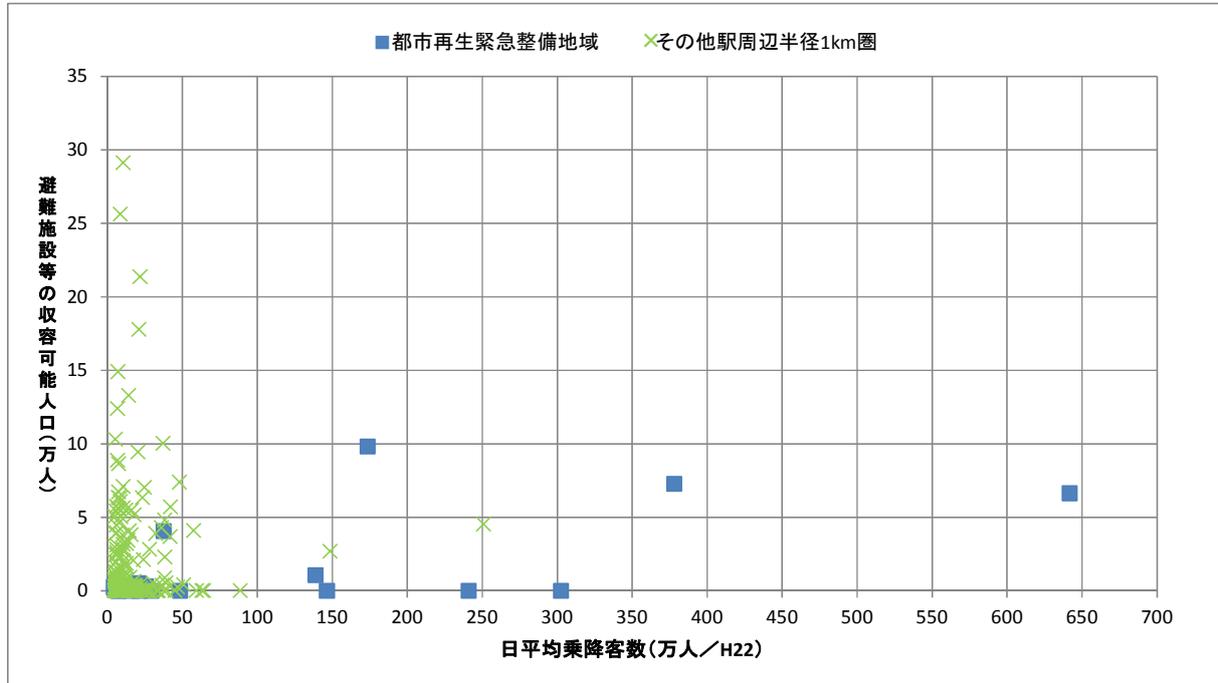


※帰宅困難者数は、都市再生緊急整備地域については、乗降客数5万人以上の駅の合計値、その他の地域については、乗降客数5万人以上の駅を対象

### 8) 駅別の乗降客数と駅周辺の避難施設等の収容可能人口の分析

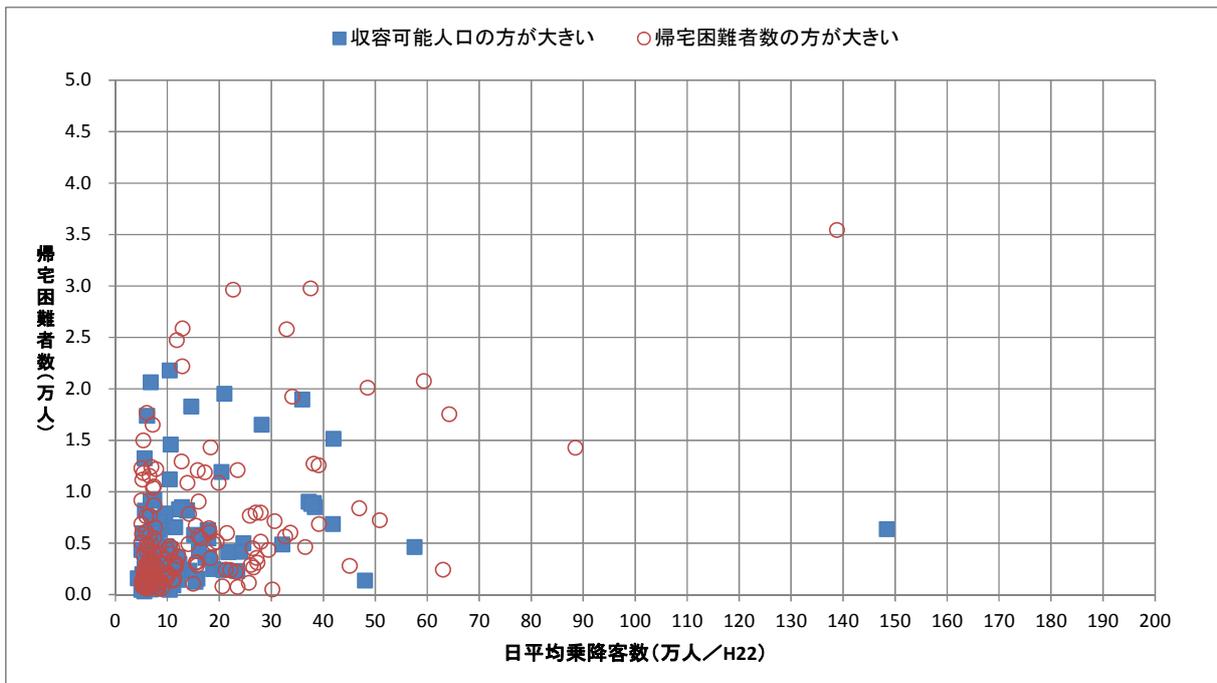
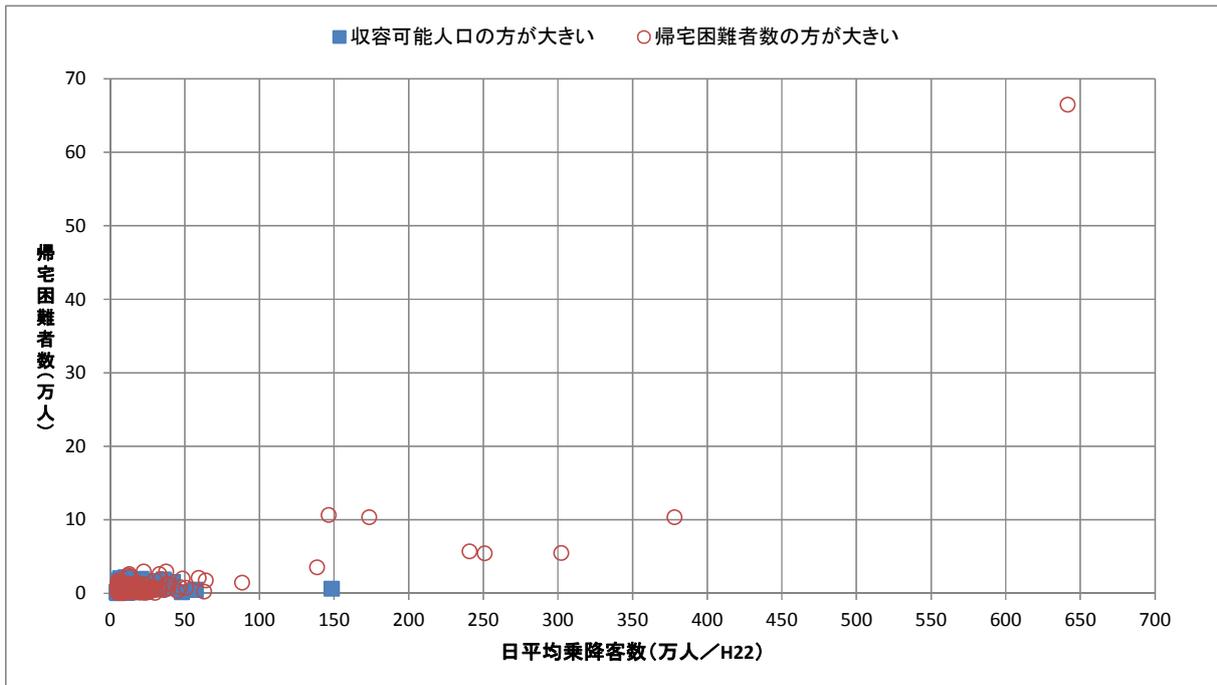
●乗降客数と、地域内の避難施設における収容可能人口との関係を確認した。

○地域や駅周辺に大規模公園等がある場合、収容可能人口の数値が跳ね上がるため、乗降客数との関係性が見られない。



●参考として、乗降客数と帰宅困難者数との関係を、収容可能人口と帰宅困難者数との大小関係（収容可能性）で区分し分析した。

○乗降客数100万人以上では、ほとんどの地域で帰宅困難者数の方が多いが、特に70万人未満では、収容可能人口と帰宅困難者数の大小関係に一定の規則性が見られず、一定乗降客数以上の地域では帰宅困難者数のほうが収容可能人口を上回るため、帰宅困難者対策が必要、といった論理性をもった説明が難しい。



※帰宅困難者数は、都市再生緊急整備地域については、乗降客数5万人以上の駅の合計値、その他の地域については、乗降客数5万人以上の駅を対象

## 《参考》帰宅困難者数の算定方法について

### 1. 帰宅困難者とは

- 帰宅困難者とは、大規模災害発生時に自宅から離れた地域に滞留しており、公共交通機関の運休等により自宅への帰宅が困難になる人を指す。
- そのため、発災想定時刻、滞留場所を前提条件として、その数を算定することが原則である。
  - ・一般的に、平日自宅におらず都心部滞留者が最大となる12～14時や、東日本大震災発生時刻前後の14・15時を対象とすることが多い。
  - ・滞留場所は、都県単位、市町村、駅周辺1km圏など、後述するパーソントリップ調査のゾーン区分をそのまま活用したり、これを積み上げて集計したりすることが多い。
- また、政策課題に合わせて、どんな目的や交通手段で移動し滞在中なのか、自宅までの距離がどのくらいなのかに着目して、その特性を把握することもよく検討されている。例えば、以下の考え方で、帰宅困難者の対象を整理することも多い（以下は例）。
  - ・通勤・業務や通学目的での滞留者は、勤務先や学校での一時待機が可能（＝屋内滞留者）で、帰宅せずにするため帰宅困難者数には入れず、買物や社交などの私事目的での滞留者は、一時退避空間が必要（＝屋外滞留者）であるため、帰宅困難者の対象とする。
  - ・徒歩や自転車で外出した人は、そのまま帰宅すると想定して帰宅困難者に入れず、鉄道・バスや自動車・二輪車（バイク）で外出した人のみを、帰宅困難者の対象とする。
  - ・自宅までの距離が短い人は、徒歩で帰宅可能であるため、自宅までの距離が一定以上の人のみを対象としたり、距離別の帰宅率を東日本大震災発生当日の人々の帰宅行動アンケートによる帰宅割合をもとに設定したりして、帰宅困難者を算定する。
- 対象とすべき帰宅困難者がどのような人か、発災後その場での待機を前提とするのか、食糧や水の備蓄日数や公共交通機関の運行再開までの日数をどう考えるか等、政策に対応する形で帰宅困難者を定義付けすることも考えられる。

### 2. 算定のベースデータ：パーソントリップ調査データとは

- 前述のように、帰宅困難者数の算定には、時刻別・場所別に、自宅とは異なる場所に滞留している人を把握する必要がある。
- そのため、これらを把握可能なパーソントリップ調査データを用いることが一般的である。
- パーソントリップ調査（以下PT調査）の概要

- ・PT調査は、「どのような人が」「いつ」「どのような目的で」「どんな交通手段で」「どこからどこへ」移動（＝トリップ）したかを調査し、1日の全ての動きを捉えるものである。
- ・調査データをもとに、都市圏の交通の実態を分析し、交通に関する現状の課題や、望ましい都市交通体系のあり方を検討する（東京都市圏は平成20年が最新：10年毎実施）。

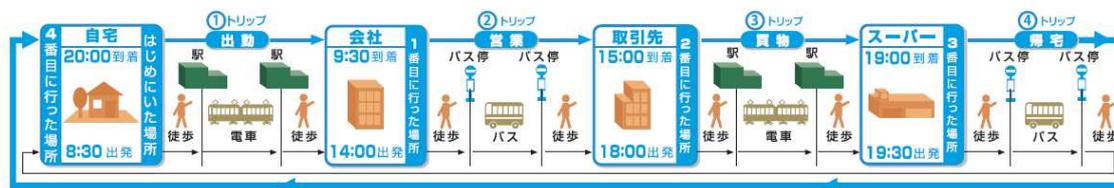
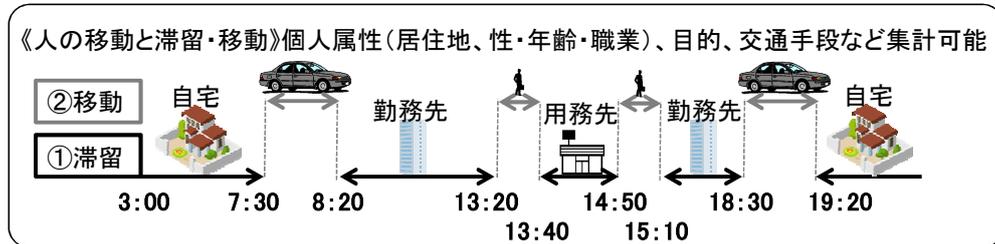


図 トリップの考え方（東京都市圏交通計画協議会ニューズレターvol.22より）

- ・PT調査は、日常の通勤圏と一致する都市圏内居住者を対象とした、アンケート形式で実施される調査であるため、都市圏内居住者の移動のみを捉えたものである。
- ・そのため、都市圏外からの例えば出張や旅行者（海外を含む）等の行動は把握できない。

□PT調査データに基づく、時刻別・場所別の滞留人口・移動人口は、以下のように把握する。



### 3. 自宅までの距離別帰宅困難割合（帰宅率）の設定

□従来手法では、「①帰宅距離10km以内は全員帰宅可能」、「②10～20kmでは被災者個人の運動能力の差から、1km長くなるごとに帰宅可能者が10%低減」、「③20km以上の人は全員帰宅困難」といった割合を設定。

□最近の集計では、東日本大震災当日の帰宅行動に関するアンケート調査結果から、自宅までの距離帯毎に実際にその日のうちに帰宅できた人の割合を集計し、1次関数を推計して適用している。

$$\dots \text{帰宅困難率}\% = (0.0218 \times \text{外出距離km}) \times 100$$

### 4. 関係主体による滞留者・帰宅困難者の集計方法について

#### (1) 警視庁・警察発表：東日本大震災発生当日の駅周辺の帰宅困難者数

□警視庁・警察公表値は、当日の速報的な発表のためか、資料が残っておらず、どうやって作成した数値か確認できないとのこと。

□資料の出典に、「警視庁発表（平成23年3月11日21時時点）」などと書いてあることから、当日警官等による目視などで駅周辺にいる人を数えた概算値ではないかと想定される。

□発災後約6時間後であり、既に徒歩で遠方へ帰宅中の人は含まず、逆に他地域から当該駅周辺へ徒歩等で到着し、鉄道やバスの開通を待っている人などが含まれていると考えられる。

(2) 内閣府「首都直下地震帰宅困難者等対策協議会最終報告(H24.9)」3月11日の帰宅困難者数の推計

□内閣府の想定は、駅周辺の滞留者数ではなく、震災後のアンケート結果をもとに、発災時の滞在場所別、性別年齢階層別に3/11中に帰宅できなかった割合を集計し、その割合を使って計算した都県別帰宅困難者数である。

□下記は、公表資料による推計方法

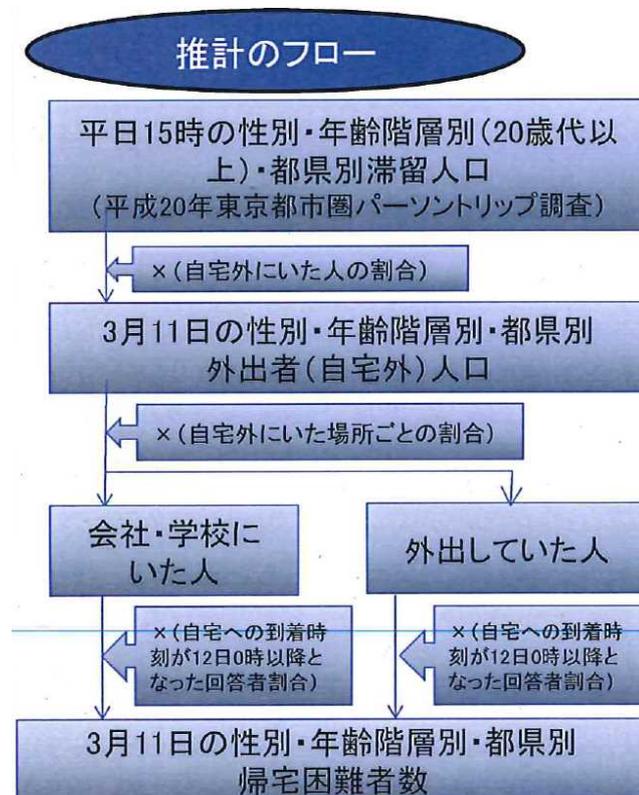
○使用データ：東京都市圏PT調査(H20)

○集計元データ：時刻別性別年齢階層別（20歳以上）都県別滞留人口（自宅除く）

○集計対象データ：15時

○東日本大震災当日の行動を対象としたアンケート

発災時の滞在場所別、性別年齢階層別に3/11中に帰宅できなかった割合



### (3) 内閣府「首都直下地震の被害想定と対策について（最終報告：H25.12）」

□内閣府の想定は、駅周辺の滞留者数ではなく、帰宅困難率を想定した帰宅困難者数を、都府県別や自宅までの距離帯別に推計したものである。

□そのため、駅別の集計値等は算出していないと想定される。

□下記は、公表資料による推計方法

○使用データ：東京都市圏PT調査(H20)

○集計元データ：時刻別代表交通手段別外出人口（自宅のあるゾーン外／ゾーンは小ゾーンと想定：問合せ中）

○集計対象データ：12時、代表交通手段鉄道・バス・自動車・二輪車（自転車は含まない）での外出者

○東日本大震災当日の行動を対象としたアンケート結果を基に、自宅までの距離毎に帰宅困難率を設定し、帰宅できない人を帰宅困難者として集計（外出距離kmはゾーン間の直線距離と想定：問合せ中）

$$\text{帰宅困難率}\% = (0.0218 \times \text{外出距離km}) \times 100$$

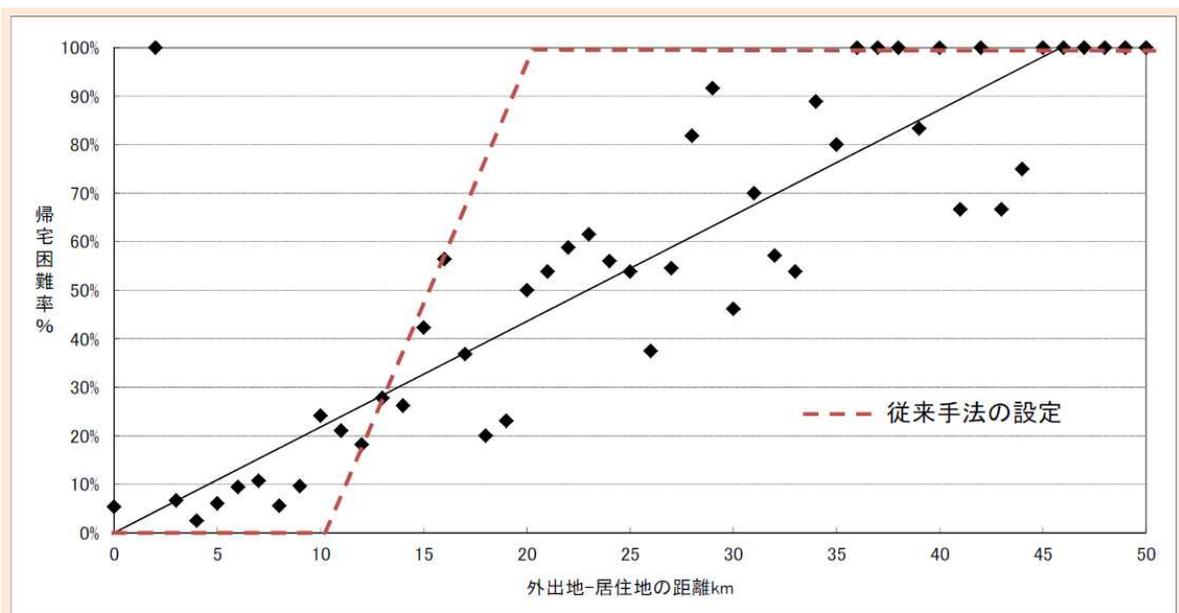


図 東日本大震災発災当日における外出距離別の帰宅困難率  
（代表交通手段が鉄道の場合を抽出して分析）

□算出フロー

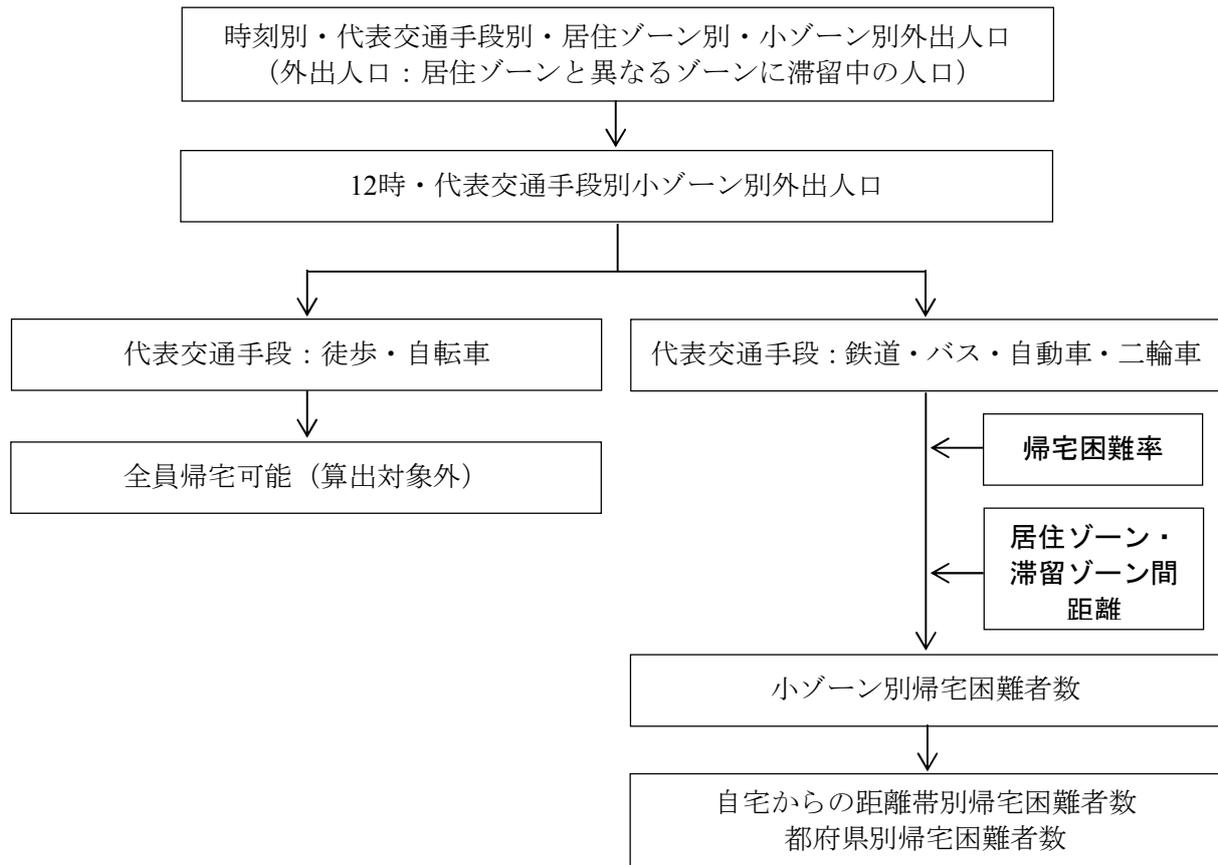


図 内閣府「首都直下地震の被害想定と対策について（最終報告：H25.12）」算出フロー

(4) 東京都「首都直下地震等による東京の被害想定 (H24.4)」と、今回調査における駅周辺滞留者数推計方法

- 今回の想定と東京都想定の違いは、対象駅の周辺町丁目ゾーンの決め方が異なる以外は、基本的には同じデータを使っている。
- そのため、東京都想定駅の周辺町丁目ゾーンの決め方が具体的にわかれば再現可能であるが、東京都では関知しておらず、また東京都が別途コンサルに問い合わせた際は担当者が退職したためわからないとの回答であったため、詳細は不明である。

表 東京都による駅周辺滞留者数推計方法と今回想定との比較

	東京都想定 (駅周辺滞留者数)	今回想定
使用データ	○ 東京都市圏PT調査(H20) ～都市圏外居住者は含まない	○ 東京都市圏PT調査(H20) ～都市圏外居住者は含まない
集計元データ	○ 時刻別着目的別地区ゾーン (町丁目) 別滞留人口	○ 時刻別着目的別地区ゾーン (町丁目) 別滞留人口
集計対象データ	○ 14時 ○ 屋内…着目的: 学校・業務 屋外…着目的: 私有・不明 ⇒ 発災想定時刻に駅周辺の屋外に滞留中と想定される人 (その後の帰宅率の想定はなし) ※ 東京都では、屋外滞留者が駅に集積すると考えられるとしているため、今回分析シートには屋外滞留者のみ転記	○ 14時 ○ 屋内…着目的: 学校・業務 屋外…着目的: 私有・不明 ⇒ 発災想定時刻に駅周辺の屋外に滞留中と想定される人 (その後の帰宅率の想定はなし)
対象駅ゾーン	○ 主要11駅 ○ 駅周辺2km四方 (4km <sup>2</sup> ) の地区ゾーン (東京都は関知せずコンサルが駅毎に個別指定) ※ 主要駅のみのため、特に重複処理は行っていないと想定	○ H22日平均乗降客数10万人以上の駅 ○ 駅半径1km圏内に重心をもつ地区ゾーン (GISソフト上で判別) = 面積的には3.14km <sup>2</sup> ○ 重複あり…複数駅の1km圏内に位置する場合に、それぞれの駅に重複計上 ○ 重複なし…複数駅の1km圏内に位置する場合に、当該ゾーンを最寄駅のみに計上

- 東京都では、上記の駅周辺滞留者数とは別に、区部・多摩別自宅までの距離帯別の帰宅困難者数を推計している。これは、前述2. 内閣府「首都直下地震帰宅困難者等対策協議会最終報告(H24.9)」と同じアンケートの3月11日中に帰宅できなかった割合を掛けて、帰宅困難者数を推計していると想定される。(この場合は小ゾーン別の値を使っていると想定される。)
- 距離別の帰宅できなかった割合は、3. 内閣府「首都直下地震の被害想定と対策について (最終報告: H25.12)」の帰宅困難率グラフの点線 (従来手法の設定) と想定される。

□算出フロー

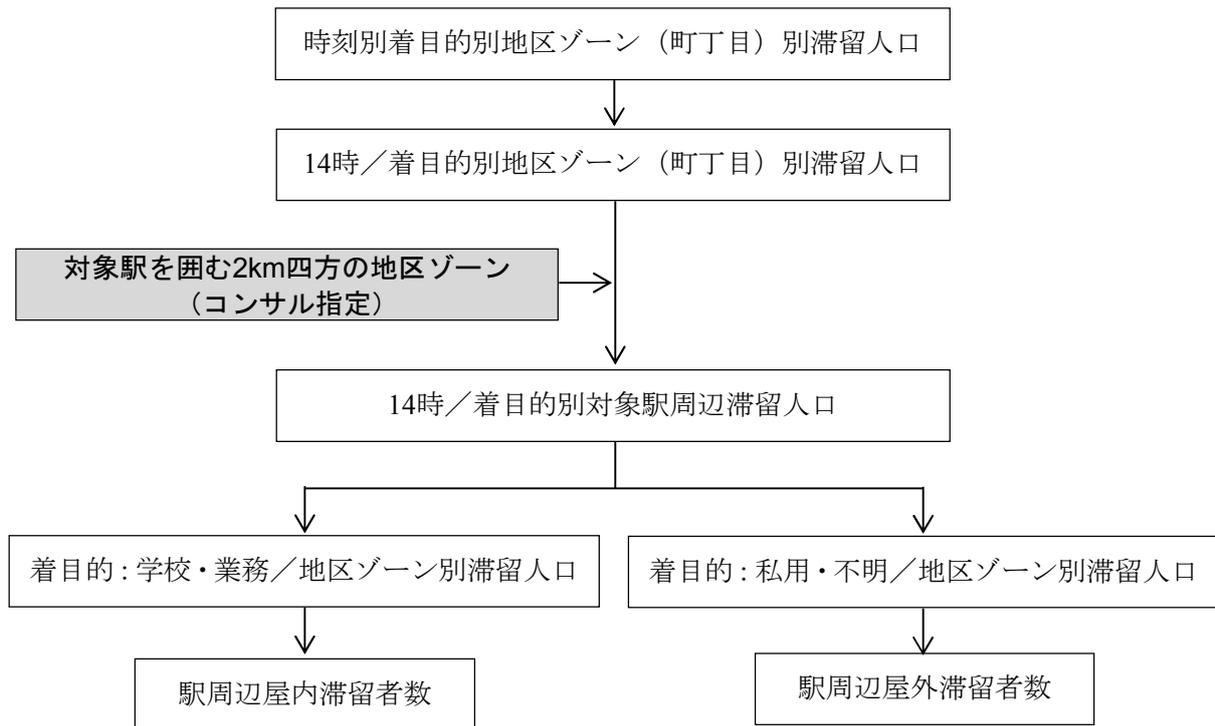


図 東京都「首都直下地震等による東京の被害想定（H24.4）」の駅周辺滞留者数算出フロー

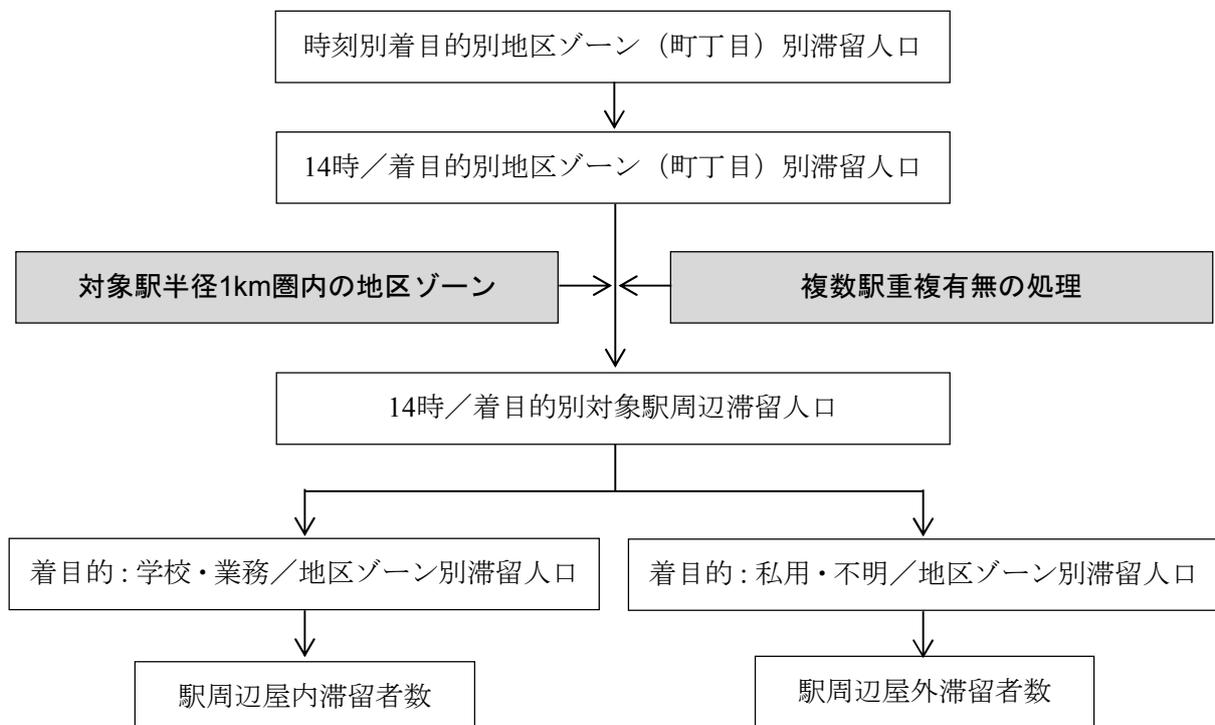
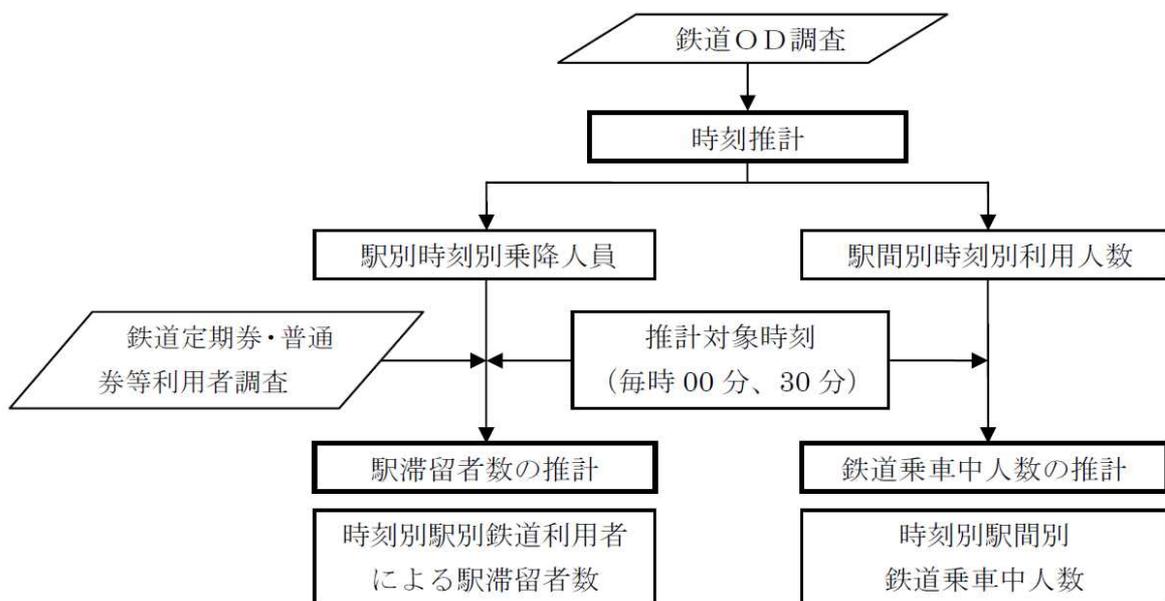
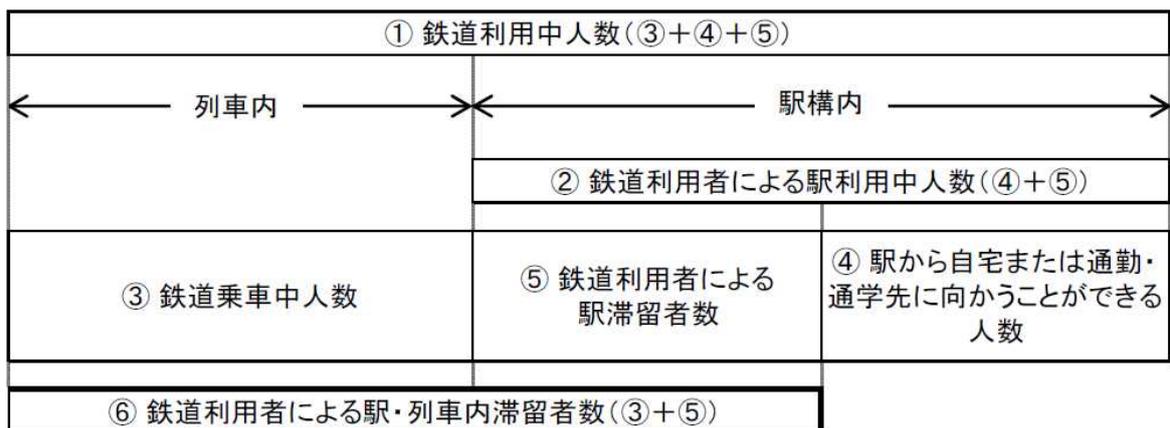


図 今回調査推計での駅周辺滞留者数算出フロー

(5) 大都市交通センサスによる駅滞留者数の推計 (H24調査)

- 平成22年大都市交通センサスの鉄道OD調査データを用い、さらに定期券・普通券等調査による初乗り・最終降車駅等の情報を用いて、算出したものである。
- 一定の定義（駅入口から乗車まで、または降車してから駅出口までのそれぞれ5分間）に基づき、特定時刻における「鉄道利用者」の駅構内・駅周辺の滞留者を想定している。
- データの特性上、以下の点に注意する必要がある。
  - 鉄道OD調査の特性により、定期券利用者は、自動改札機が導入されていない事業者・駅や、OD情報が取得できない事業者の分が含まれていない。
  - 30分～2時間単位の値を等分割し1分ごとの値を算出していることによる分布誤差を含む。
  - 自宅から駅まで、駅から通勤・通学先までの間に、施設立ち寄りをしている人がいた場合、滞留者から除外されている。
  - 相互直通運転路線の境界駅では、異なる鉄道事業者間の直通列車利用者であっても、乗換利用者として滞留者数に計上されている。
  - 特定時刻における駅停車中の列車の利用者は、鉄道乗車中人数として計上。



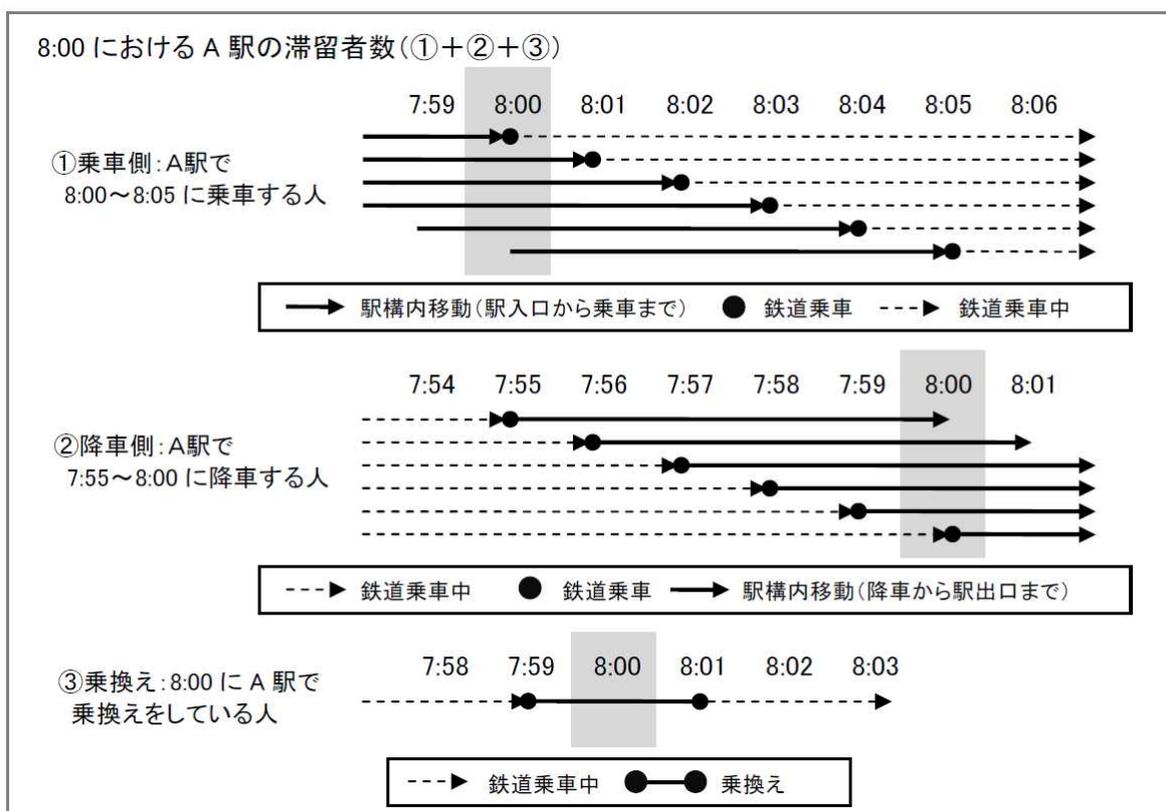
□今回パーソントリップ調査データを用いた滞留人口と、大都市交通センサスによる駅滞留者数を加算する等により併用する場合に、以下の課題が想定される。

○今回パーソントリップ調査集計による駅周辺滞留人口は、「対象時刻には移動終了後駅1km圏内の目的施設に到着している人」が集計対象であるが、これに対し大都市交通センサスの駅滞留者数は、「対象時刻から5分後までの間に当該駅改札口を通過して鉄道に初乗りした人」と、「鉄道を最終降車して5分前から対象時刻までの間に当該駅改札口を通過した人」、「対象時刻に当該駅で乗換中の人」の合計である。

○今回集計による駅周辺滞留人口は駅1km圏内であるため、この中に大都市交通センサスによる駅滞留者数の一部（降車してから5分以内に駅出口を通過した人のうち、目的施設に到着した人、目的施設から5分以内に駅改札口を通過して鉄道に乗車した人）が含まれると考えられ、この場合加算するとダブルカウントとなる。

～パーソントリップ調査データだけを用いる場合は、都市圏内の全人口に対し、在宅か、外出先滞在中（滞留人口）か、移動中か（東京都推計による滞留先不明人口に相当）に分類することが可能であり、移動中人口を重複計上するおそれはない（ただし、移動交通手段毎に道路・鉄道ネットワークデータを用いて、移動中のゾーンの推計が必要）。

○鉄道以外の交通手段による滞留者が含まれていない。



□大都市交通センサスデータを用いた駅滞留者数は、H22の大都市交通センサス本調査の集計項目ではなく、H24調査・分析業務内で算出されたものであり、総合政策局交通計画課に問い合わせたところ、公表中の報告書資料以外の提供は行っていないとのことである。

### (3) 駅の乗降客数別の滞留人口・帰宅困難者数のカバー率の分析

ここでは、乗降客数と滞留人口や帰宅困難者数との間に、若干の比例関係があることに着目し、一定規模以上の乗降客数駅を対象とすることで、どこまで対策を検討すべき滞留人口や帰宅困難者数をカバーできるか分析を行った。分析は、都市再生緊急整備地域および乗降客数5万人以上の駅周辺1km圏内を対象に行った。

#### ① 滞留者数（今回調査推計）のカバー率

●乗降客数5万人以上を母数として、今回調査推計による滞留人口、うち屋外滞留人口、および目的別に分割した屋外滞留人口について、それぞれの乗降客数区分別のカバー率を算出した。

○5万人以上を母数とした滞留者数の場合、例えば乗降客数30万人以上の駅・地域数の約14%のカバー率に対し、屋内+屋外で50%弱、屋外に限定すると40%前後となり、カバー率としてはあまり高くはない。

○参考として10万人以上を母数とした滞留者数の場合、例えば乗降客数30万人以上の駅・地域数の約30%のカバー率に対し、屋内+屋外で60%強、屋外に限定すると55%前後となるが、必ずしも十分にはカバーできない状況である。

表 地域・駅/乗降客数別滞留人口カバー率

乗降客数	駅・地域数		滞留者数計			
	実数	カバー率	実数	カバー率	うち屋外滞留者数	
			実数	カバー率	実数	カバー率
100万人以上	9	3.2%	3,111,143	34.5%	290,546	23.9%
50万人以上	16	5.6%	3,389,192	37.5%	341,218	28.1%
30万人以上	39	13.7%	4,299,166	47.6%	484,404	39.9%
20万人以上	66	23.2%	5,042,353	55.8%	597,627	49.2%
10万人以上	133	46.8%	6,785,391	75.1%	875,827	72.1%
5万人以上	284	100.0%	9,030,384	100.0%	1,214,274	100.0%

※5万人以上を100%とした。

表 地域・駅/乗降客数別屋外滞留人口カバー率

乗降客数	屋外滞留者数		うち買物客		うち観光・レジャー		うちその他私用	
	実数	カバー率	実数	カバー率	実数	カバー率	実数	カバー率
100万人以上	290,546	23.9%	76,526	22.9%	17,831	21.4%	196,189	24.6%
50万人以上	341,218	28.1%	88,441	26.4%	24,569	29.5%	228,208	28.6%
30万人以上	484,404	39.9%	137,095	41.0%	28,247	33.9%	319,062	40.1%
20万人以上	597,627	49.2%	166,613	49.8%	35,864	43.1%	395,150	49.6%
10万人以上	875,827	72.1%	238,060	71.2%	67,545	81.1%	570,222	71.6%
5万人以上	1,214,274	100.0%	334,403	100.0%	83,251	100.0%	796,620	100.0%

※5万人以上を100%とした。

表 地域・駅/乗降客数別滞留人口カバー率

乗降客数	駅・地域数		滞留者数計		うち屋外滞留者数		うち買物客	
	実数	カバー率	実数	カバー率	実数	カバー率	実数	カバー率
100万人以上	9	6.8%	3,111,143	45.9%	290,546	33.2%	76,526	32.1%
50万人以上	16	12.0%	3,389,192	49.9%	341,218	39.0%	88,441	37.2%
30万人以上	39	29.3%	4,299,166	63.4%	484,404	55.3%	137,095	57.6%
20万人以上	66	49.6%	5,042,353	74.3%	597,627	68.2%	166,613	70.0%
10万人以上	133	100.0%	6,785,391	100.0%	875,827	100.0%	238,060	100.0%

※10万人以上を100%とした。

② 帰宅困難者数（内閣府方式）のカバー率

●同様に5万人以上を母数として、内閣府方式での推計による帰宅困難者数、うち屋外滞留の帰宅困難者数、および目的別に分割した帰宅困難者数について、それぞれの乗降客数区分別のカバー率を算出した。

○5万人以上を母数とした帰宅困難者数の場合、例えば乗降客数30万人以上の駅・地域数の約14%のカバー率に対し、屋内+屋外で56%、屋外に限定すると52%、買い物客に限定すると約66%と、滞留人口に比べれば多少カバー率は高くなるものの、やはり高いとはいえない状況である。

○参考として10万人以上を母数とした帰宅困難者数の場合、例えば乗降客数30万人以上の駅・地域数の約30%のカバー率に対し、屋内+屋外で71%、屋外に限定すると64%、買い物客では約74%とある程度高くなるが、帰宅困難者数の場合、20万人以上ではカバー率は概ね80%に達する。

表 地域・駅／乗降客数別帰宅困難者数カバー率

乗降客数	駅・地域数		帰宅困難者数計		うち屋外滞留者数	
	実数	カバー率	実数	カバー率	実数	カバー率
100万人以上	9	3.2%	1,186,057	44.1%	290,546	23.9%
50万人以上	16	5.6%	1,263,994	47.0%	341,218	28.1%
30万人以上	39	13.7%	1,508,505	56.1%	484,404	39.9%
20万人以上	66	23.2%	1,681,613	62.6%	597,627	49.2%
10万人以上	133	46.8%	2,105,728	78.3%	875,827	72.1%
5万人以上	284	100.0%	2,687,911	100.0%	1,214,274	100.0%

※5万人以上を100%とした。

表 地域・駅／乗降客数別帰宅困難者数カバー率

乗降客数	屋外滞留者数		うち買物客		うち観光・レジャー		うちその他私用	
	実数	カバー率	実数	カバー率	実数	カバー率	実数	カバー率
100万人以上	77,079	36.9%	19,917	47.7%	8,422	22.7%	48,740	37.5%
50万人以上	89,669	42.9%	21,966	52.6%	11,858	31.9%	55,845	43.0%
30万人以上	109,379	52.4%	27,348	65.5%	12,771	34.4%	69,260	53.3%
20万人以上	124,431	59.6%	30,736	73.6%	15,259	41.1%	78,437	60.3%
10万人以上	169,889	81.3%	37,124	88.9%	33,505	90.2%	99,261	76.3%
5万人以上	208,895	100.0%	41,742	100.0%	37,141	100.0%	130,013	100.0%

※5万人以上を100%とした。

表 地域・駅／乗降客数別帰宅困難者数カバー率

乗降客数	駅・地域数		帰宅困難者数計		うち屋外滞留者数		うち買物客	
	実数	カバー率	実数	カバー率	実数	カバー率	実数	カバー率
100万人以上	9	6.8%	1,186,057	56.3%	77,079	45.4%	19,917	53.7%
50万人以上	16	12.0%	1,263,994	60.0%	89,669	52.8%	21,966	59.2%
30万人以上	39	29.3%	1,508,505	71.6%	109,379	64.4%	27,348	73.7%
20万人以上	66	49.6%	1,681,613	79.9%	124,431	73.2%	30,736	82.8%
10万人以上	133	100.0%	2,105,728	100.0%	169,889	100.0%	37,124	100.0%

※10万人以上を100%とした。

③ 自宅までの徒歩時間1時間以上の滞留者数（今回調査推計）のカバー率

●より帰宅困難者対策の必要性が高いと考えられる、自宅までの徒歩帰宅時間が1時間以上の滞留者を対象に、乗降客数5万人以上を母数として、今回調査推計による屋外滞留人口、および目的別に分割した屋外滞留人口について、それぞれの乗降客数区分別のカバー率を算出した。

○5万人以上を母数とした自宅まで1時間以上の屋外滞留者数の場合、例えば乗降客数30万人以上の駅・地域数の約14%のカバー率に対し、屋外で約54%、買物客に限定すると約65%となり、カバー率としては帰宅困難者数と同程度である。

○参考として10万人以上を母数とした自宅まで1時間以上の屋外滞留者数の場合、例えば乗降客数30万人以上の駅・地域数の約30%のカバー率に対し、屋外で67%、買物客に限定すると74%とやはり帰宅困難者数と同程度である。

表 地域・駅／乗降客数別自宅まで1時間以上屋外滞留者数カバー率

乗降客数	駅・地域数		自宅まで1時間以上		うち買物客		うち観光・レジャー		うちその他私用	
	実数	カバー率	実数	カバー率	実数	カバー率	実数	カバー率	実数	カバー率
100万人以上	9	3.2%	203,348	37.4%	56,961	44.0%	16,451	25.2%	129,936	37.3%
50万人以上	16	5.6%	233,274	42.9%	63,467	49.0%	22,510	34.4%	147,297	42.3%
30万人以上	39	13.7%	293,986	54.1%	83,703	64.7%	24,906	38.1%	185,377	53.2%
20万人以上	66	23.2%	334,833	61.6%	93,561	72.3%	30,406	46.5%	210,866	60.5%
10万人以上	133	46.8%	439,828	80.9%	113,094	87.4%	57,168	87.4%	269,566	77.3%
5万人以上	284	100.0%	543,400	100.0%	129,421	100.0%	65,386	100.0%	348,593	100.0%

※5万人以上を100%とした。

表 地域・駅／乗降客数別自宅まで1時間以上屋外滞留者数カバー率

乗降客数	駅・地域数		自宅まで1時間以上		うち買物客	
	実数	カバー率	実数	カバー率	実数	カバー率
100万人以上	9	6.8%	203,348	46.2%	56,961	50.4%
50万人以上	16	12.0%	233,274	53.0%	63,467	56.1%
30万人以上	39	29.3%	293,986	66.8%	83,703	74.0%
20万人以上	66	49.6%	334,833	76.1%	93,561	82.7%
10万人以上	133	100.0%	439,828	100.0%	113,094	100.0%

※10万人以上を100%とした。

④ 自宅までの距離10km以上の滞留者数（今回調査推計）のカバー率

●内閣府での従来の定義における帰宅困難者の定義上の最小値である、自宅まで10km以上の滞留者を対象に、乗降客数5万人以上を母数として、今回調査推計による滞留人口、うち屋外滞留人口、および目的別に分割した屋外滞留人口について、それぞれの乗降客数区分別のカバー率を算出した。

○5万人以上を母数とした自宅まで10km以上の屋外滞留者数の場合、例えば乗降客数30万人以上の駅・地域数の約14%のカバー率に対し、屋外で約58%、買物客に限定すると約73%までカバー率は上昇する。

○参考として10万人以上を母数とした自宅まで1時間以上の屋外滞留者数の場合、例えば乗降客数30万人以上の駅・地域数の約30%のカバー率に対し、屋外で約70%、買物客に限定すると約80%まで上昇する。

表 地域・駅／乗降客数別自宅まで10km以上屋外滞留者数カバー率

乗降客数	駅・地域数		自宅まで10km以上		うち買物客		うち観光・レジャー		うちその他私用	
	実数	カバー率	実数	カバー率	実数	カバー率	実数	カバー率	実数	カバー率
100万人以上	9	3.2%	137,410	42.4%	35,350	57.0%	13,283	25.3%	88,777	42.4%
50万人以上	16	5.6%	157,202	48.5%	38,270	61.7%	18,773	35.8%	100,159	47.8%
30万人以上	39	13.7%	186,435	57.6%	45,251	73.0%	20,013	38.2%	121,171	57.9%
20万人以上	66	23.2%	208,089	64.2%	49,623	80.0%	23,823	45.4%	134,643	64.3%
10万人以上	133	46.8%	269,987	83.4%	57,200	92.3%	46,867	89.4%	165,920	79.2%
5万人以上	284	100.0%	323,888	100.0%	62,005	100.0%	52,431	100.0%	209,452	100.0%

※5万人以上を100%とした。

表 地域・駅／乗降客数別自宅まで10km以上屋外滞留者数カバー率

乗降客数	駅・地域数		自宅まで10km以上		うち買物客	
	実数	カバー率	実数	カバー率	実数	カバー率
100万人以上	9	6.8%	137,410	50.9%	35,350	61.8%
50万人以上	16	12.0%	157,202	58.2%	38,270	66.9%
30万人以上	39	29.3%	186,435	69.1%	45,251	79.1%
20万人以上	66	49.6%	208,089	77.1%	49,623	86.8%
10万人以上	133	100.0%	269,987	100.0%	57,200	100.0%

※10万人以上を100%とした。

#### (4) 駅周辺半径1km圏内の建物ストックからみた収容可能人口の分析

ここでは、これまで分析した都市再生緊急整備地域、および駅周辺1km圏内の建物ストックを集計し、帰宅困難者の一時滞在の可能性の視点から分析し、帰宅困難者対策の必要性を検討した。

##### ① 受け入れ建物と有効面積の考え方

●まず、東京23区で一時滞在施設として位置づけられている建物の施設種類から、想定される施設種類と建物規模(1F部分の床面積)、収容空間として活用可能な割合を整理した。

###### 《施設種類》

○一時滞在施設に位置づけられた施設は、半数以上が教育文化施設であり、次いで官公庁施設、事務所施設の割合が高くなっている。

○上記の3施設で全体の9割をカバーしていることから、収容可能人口は、駅1km圏内の“教育文化施設”、“官公庁施設”、“事務所施設”を対象に試算。→**対象施設の用途設定条件**

###### 《建物規模》

○対象とする建物規模は、一時滞在施設として実際に定められている施設の建築面積の最小値を越える、“事務所施設”は1,500m<sup>2</sup>以上、“教育文化施設”は1,000m<sup>2</sup>以上、“官公庁施設”は500m<sup>2</sup>以上とする。→**対象施設の規模の設定条件**

###### 《収容可能面積率》

○なお、“事務所施設”の滞留者・帰宅困難者の収容可能面積率は、一時滞在施設の基準階の専有床面積の割合より、30%とする。→**収容可能面積率の設定条件**

○“教育文化施設”、“官公庁施設”は、東日本大震災での都庁での受入実績が約2,000人であったことを参考に20%\*とする。→**収容可能面積率の設定条件**

※帰宅困難者数(2,000人)×1.65m<sup>2</sup>(一時滞在施設の開設基準の目安:3.3m<sup>2</sup>につき2人)とすると3,300m<sup>2</sup>の面積が必要となる。これは、都庁の建築面積(約16,000m<sup>2</sup>)の約2割。

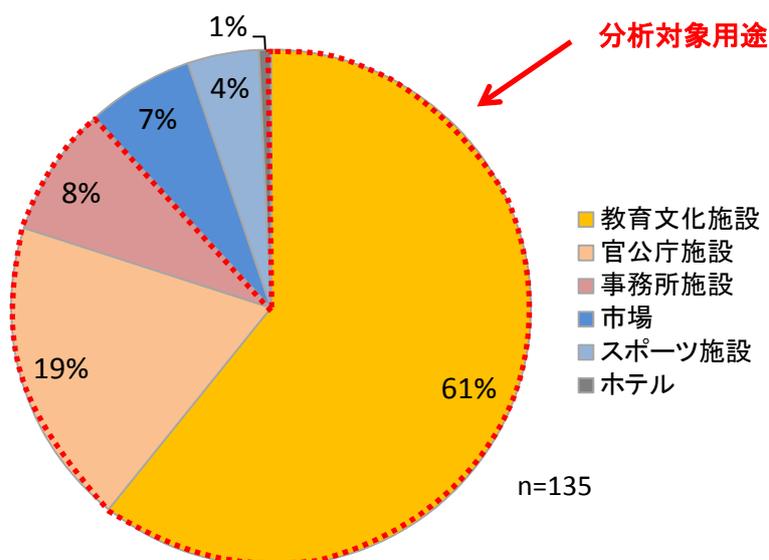


図 一時滞在施設のタイプ内訳

資料：東京都帰宅困難者対策条例に基づく一時滞在施設の指定より算出

表 一時滞在施設の有効床面積

	平均建築面積 (m <sup>2</sup> )	最小建築面積 (m <sup>2</sup> )	対象施設数
教育文化施設	7,124	560	82
官公庁施設	2,158	334	26
事務所施設	5,338	1,046	11
市場	30,867	9,006	9
スポーツ施設	5,107	1,090	6
ホテル	1,081	1,081	1
合計	—	—	135

出典：東京都帰宅困難者対策条例に基づく一時滞在施設の指定より算出

表 一時滞在施設の有効床面積

施設名称	所在地	基準階 床面積 (m <sup>2</sup> ) (①)	基準階専有 床面積 (m <sup>2</sup> ) (②)	有効床 面積率 (%) (③=②/①)	收容可能 面積率 (%) (100-③)
台場フロンティアビル	港区台場2-3-2	2,120.38	1,572.24	74%	26%
テレコムセンタービル	江東区青海2-5-10	2,375.44	1,628.00	69%	31%
有明フロンティアビル	江東区有明3-7-26	1,393.89	976.08	70%	30%

出典：東京レポートセンターホームページ

表 收容可能人数試算にあたっての設定条件

	指定建物の 最小建築面積 (m <sup>2</sup> )	対象施設の規模 (建築面積 (m <sup>2</sup> ))	收容可能 面積率 (%)
教育文化施設	560	1,000m <sup>2</sup> 以上	20%
官公庁施設	334	500m <sup>2</sup> 以上	20%
事務所施設	1,046	1,500m <sup>2</sup> 以上	30%
市場	9,006	(対象外)	—
スポーツ施設	1,090	(対象外)	—
ホテル	1,081	(対象外)	—

② 駅の乗降客数ランク別の建物収容可能人数

● 駅1km圏内の建物のうち、事務所、教育文化施設、官公庁施設を対象に、建築面積を地図上からGISを用いて計測し、①に示した設定条件を元に、駅別の収容可能人数を算定し、乗降客数ランク別の平均値を算定した。

○ 乗降客数ランク別に収容可能人数を見ると、教育文化施設・官公庁施設では、30万人未満で概ね3~4千人、30万人以上で4~5千人と、あまり大きな差は見られないが、事務所ビル（民間事業所）の場合、乗降客数30万人未満で2千~2千5百人程度に対し、30万人以上では4千5百~6千人程度と、概ね約2倍の開きが見られる。

○ このことより、乗降客数30万人以上の駅では、民間事業所を一時滞在施設とすることで、収容可能人口を概ね4~5千人程度から、約9千人以上まで大幅に増やすことができることがわかる。

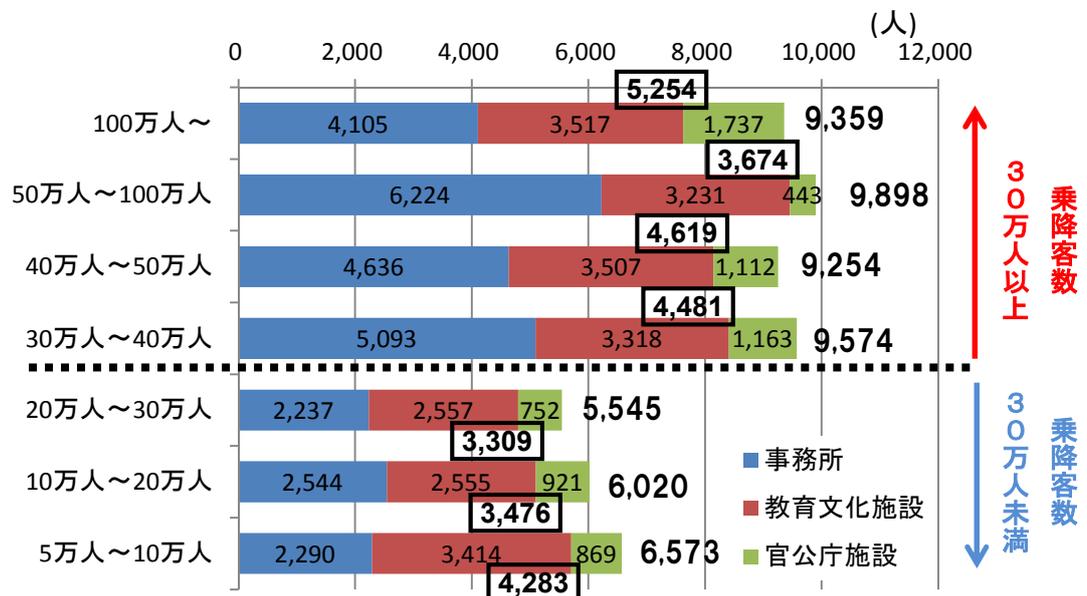


図 駅の乗降客数ランクと収容可能人数（事務所、教育文化施設、官公庁施設）  
 (太数字値は合計、枠囲み数値は公共的な施設（教育文化施設と官公庁施設の合計))

③ 乗降客数ランク別の屋外滞留者数・帰宅困難者数の平均値との関係分析

- 乗降客数ランク別屋外滞留者数は、乗降客数40万人を超えると7～8千人、乗降客数30万人以上で約6千人弱、30万人未満では約4千人となっている。
- 前項で算出した建物収容可能人口と比較すると、乗降客数30万人未満の駅では、公共的な施設を一時滞在施設とすることで、屋外滞留者数約4千人強のかなりの割合を収容可能であるが、30万人以上の駅の場合は公共的な施設だけでは4～5千人程度しか収容できないため、事務所等の民間施設を一時滞在施設として確保する必要があり、帰宅困難者対策としての計画策定の必要があると考えられる。

表 各乗降客数ランク別滞留人口平均値

乗降客数	滞留者数計		うち屋外滞留者数		うち買物客		うち観光・レジャー		うちその他私用	
	各ランク平均値	30万境界平均値	各ランク平均値	30万境界平均値	各ランク平均値	30万境界平均値	各ランク平均値	30万境界平均値	各ランク平均値	30万境界平均値
100万人以上	345,683		32,283		8,503		1,981		21,799	
50～100万人	39,721	110,235	7,239	12,421	1,702	3,515	963	724	4,574	8,181
30～50万人	39,564		6,225		2,115		160		3,950	
20～30万人	27,525		4,193		1,093		282		2,818	
10～20万人	26,015	19,311	4,152	2,979	1,066	805	473	225	2,613	1,949
5～10万人	14,868		2,241		638		104		1,499	
5万人以上全体	31,797	31,797	4,276	4,276	1,177	1,177	293	293	2,805	2,805

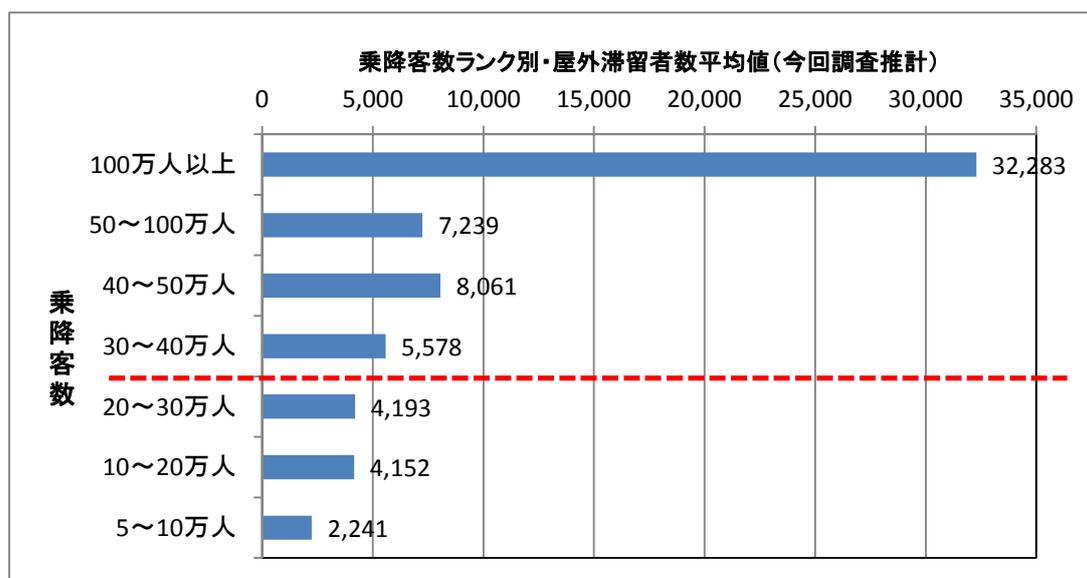
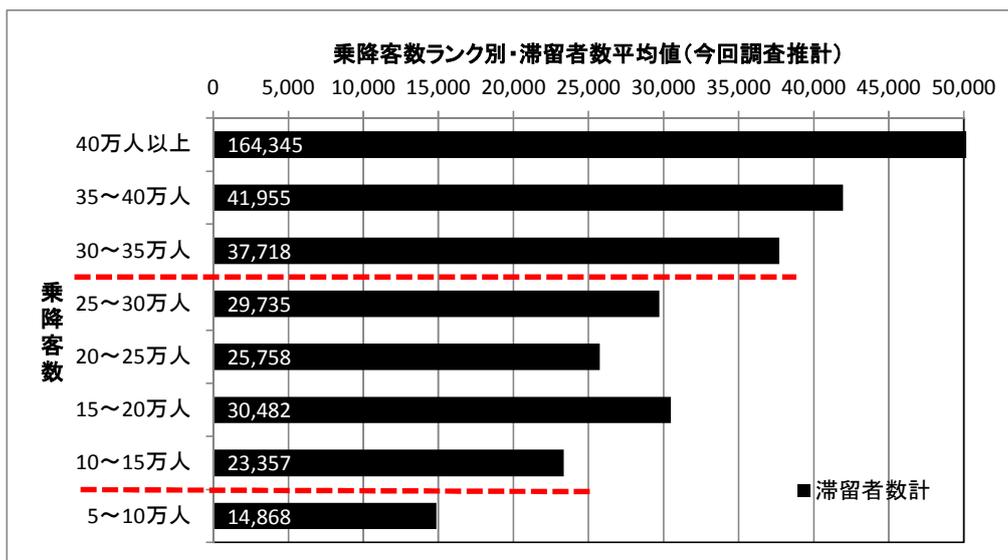


図 乗降客数ランク別・屋外滞留者数平均値

- 滞留者数に着目すると、乗降客数30万人以上で概ね4万人を越えるが、乗降客数10～20万人では概ね2.5～3万人と滞留者数が25%以上少なくなる。
- 乗降客数10万人未満では、1.5万人程度であり、30万人以上に比べ滞留者数は半減する。
- 屋外滞留者数の場合、10～30万人と30万人以上の間ではどちらも4000人前後で大きな差はないものの、10万人未満では2000人強と半分近くになる
- 以上より、乗降客数10万人以上の駅については、一定の滞留者が存在すると考えられる。

表 各乗降客数ランク別滞留人口平均値

乗降客数	滞留者数計	
	各ランク平均値	うち屋外滞留者数 各ランク平均値
40万人以上	164,345	17,708
35～40万人	41,955	6,526
30～35万人	37,718	4,222
25～30万人	29,735	4,729
20～25万人	25,758	3,765
15～20万人	30,482	4,762
10～15万人	23,357	3,789
5～10万人	14,868	2,241
5万人以上全体	31,797	4,276



- 乗降客数ランク別帰宅困難者数は、乗降客数40万人を超えると9千人を超え、乗降客数10～30万人で約6千人強、10万人未満では約4千人となっている。
- 前項で算出した建物収容可能人口と比較すると、乗降客数10万人未満の駅では、公共的な施設を一時滞在施設とすることで、帰宅困難者数約4千人については収容可能であるが、10万人以上の駅の場合は公共的な施設だけでは4～5千人程度しか収容できないため、事務所等の民間施設を一時滞在施設として確保する必要があり、帰宅困難者対策としての計画策定の必要であると考えられる。
- ただし帰宅困難者数（内閣府方式）の場合、この数は勤務先・通学先に滞在中の人を含んだ数値であるため、「むやみに帰宅しない」ことを徹底することで、必ずしも全員を一時滞在施設に収容する必要はなく、必要収容人員は軽減されることが考えられる。

表 各乗降客数ランク別帰宅困難者数平均値

乗降客数	帰宅困難者数計		うち屋外滞留者数		うち買物客		うち観光・レジャー		うちその他私用	
	各ランク平均値	30万境界平均値	各ランク平均値	30万境界平均値	各ランク平均値	30万境界平均値	各ランク平均値	30万境界平均値	各ランク平均値	30万境界平均値
100万人以上	131,784		8,564		2,213		936		5,416	
50～100万人	11,134	38,680	1,799	2,805	293	701	491	327	1,015	1,776
30～50万人	10,631		857		234		40		583	
20～30万人	6,411		558		125		92		340	
10～20万人	6,330	4,814	678	406	95	59	272	99	311	248
5～10万人	3,856		258		31		24		204	
5万人以上全体	9,464	9,464	736	736	147	147	131	131	458	458

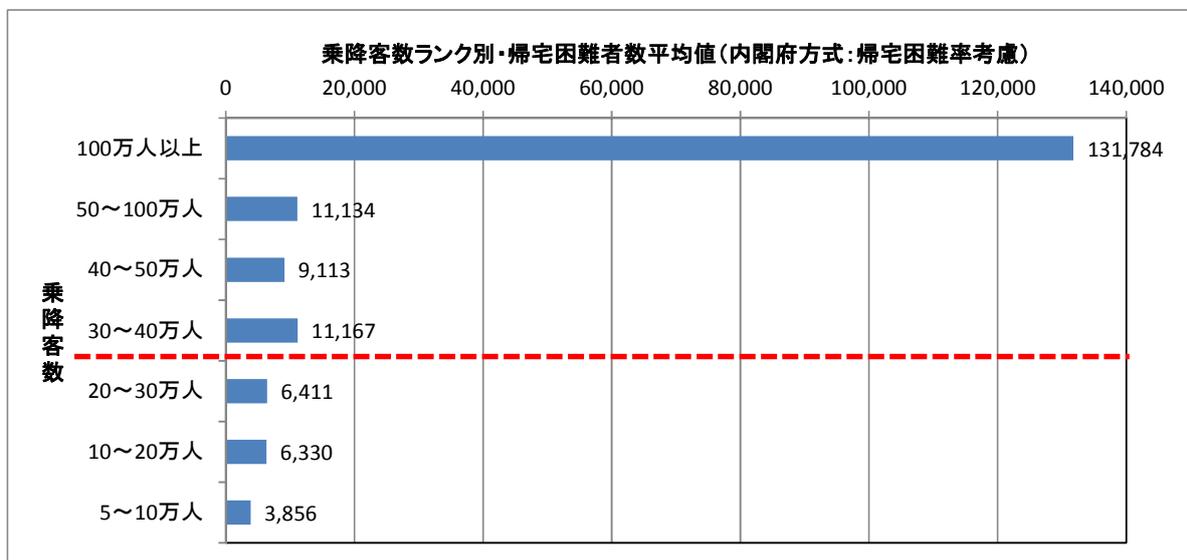


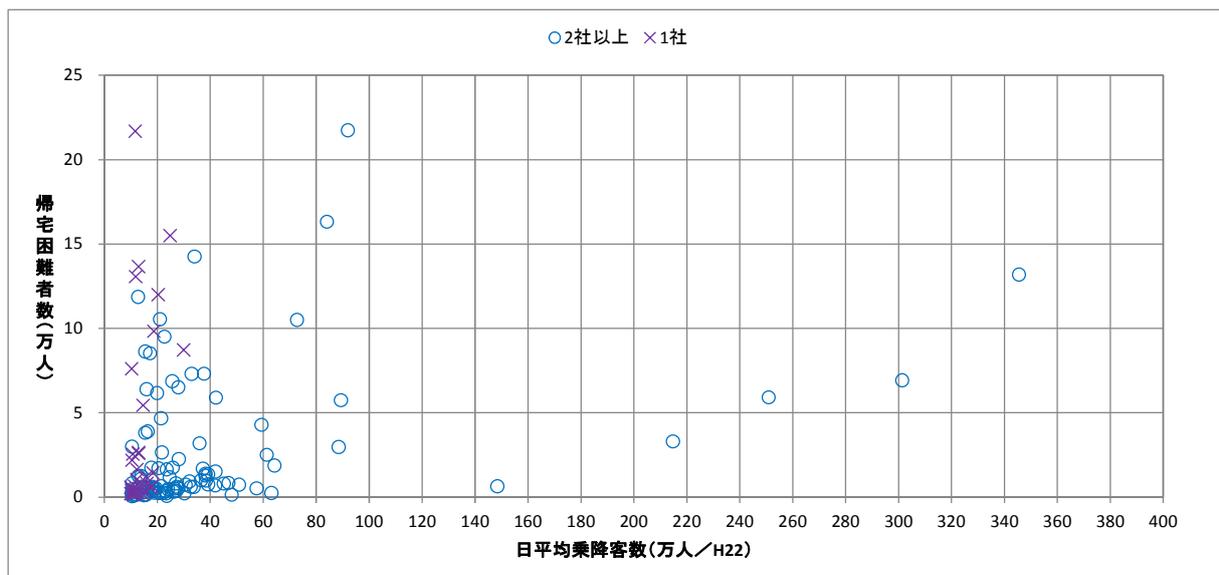
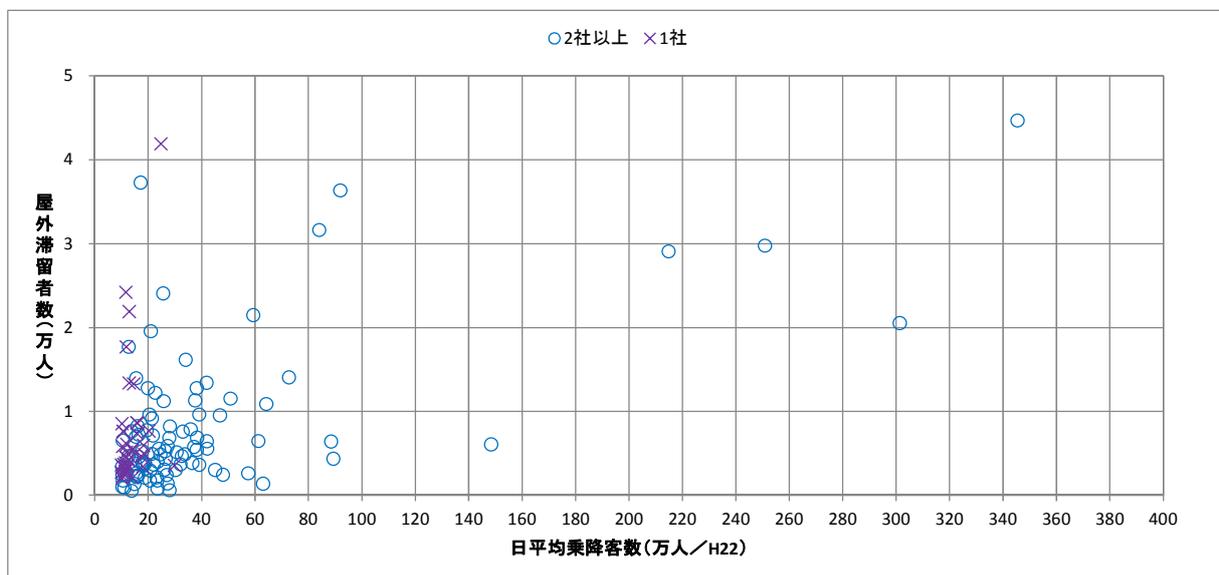
図 乗降客数ランク別・帰宅困難者数平均値

(5) 複数の会社路線が乗り入れている鉄道駅周辺地域との関係分析

エリア防災計画の策定においては、官民の役割分担が重要となることから、複数の鉄道会社が乗り入れており、鉄道事業者間の調整が重要になると考えられる鉄道駅に着目して、乗降客数との関連性とカバー率に着目して分析した。

① 乗入鉄道会社数別の乗降客数と屋外滞留者・帰宅困難者との関係分析

- 乗降客数50万人以上の駅は、全て4社以上が乗り入れている。また乗降客数30万人以上の駅には、全て2社以上が乗り入れている。
- 乗降客数50万人未満で乗入2社もしくは1社の駅の中には、屋外滞留者や帰宅困難者が非常に多い駅が見られる。これらは主に都心部の地下鉄駅等が中心であり、面的に人口や都市機能が集積しているエリア内の単独駅である。



② 乗降客数区分別の乗入鉄道会社数の構成

○乗降客数30万人以上では全ての駅に複数の鉄道会社が乗り入れている。  
 ○また、乗降客数20万人以上の駅でも、ほとんどの駅では鉄道会社が2社以上となっているが、10万人以上とすると概ね1/4の駅では鉄道会社が1社となっている。

表 乗降客数別・複数鉄道会社乗入れ駅数割合

乗降客数	乗入れ鉄道会社数	駅数	
		駅数	カバー率
乗降客数10万人以上	鉄道会社2社以上	155/205	75.6%
"	鉄道会社1社	50/205	24.4%
"	計	205/205	100.0%
乗降客数20万人以上	鉄道会社2社以上	95/98	96.9%
"	鉄道会社1社	3/98	3.1%
"	計	98/98	100.0%
乗降客数25万人以上	鉄道会社2社以上	72/73	98.6%
"	鉄道会社1社	1/73	1.4%
"	計	73/73	100.0%
乗降客数30万人以上	鉄道会社2社以上	57/57	100.0%
"	鉄道会社1社	0/57	0.0%
"	計	57/57	100.0%
乗降客数50万人以上	鉄道会社2社以上	22/22	100.0%
"	鉄道会社1社	0/22	0.0%
"	計	22/22	100.0%

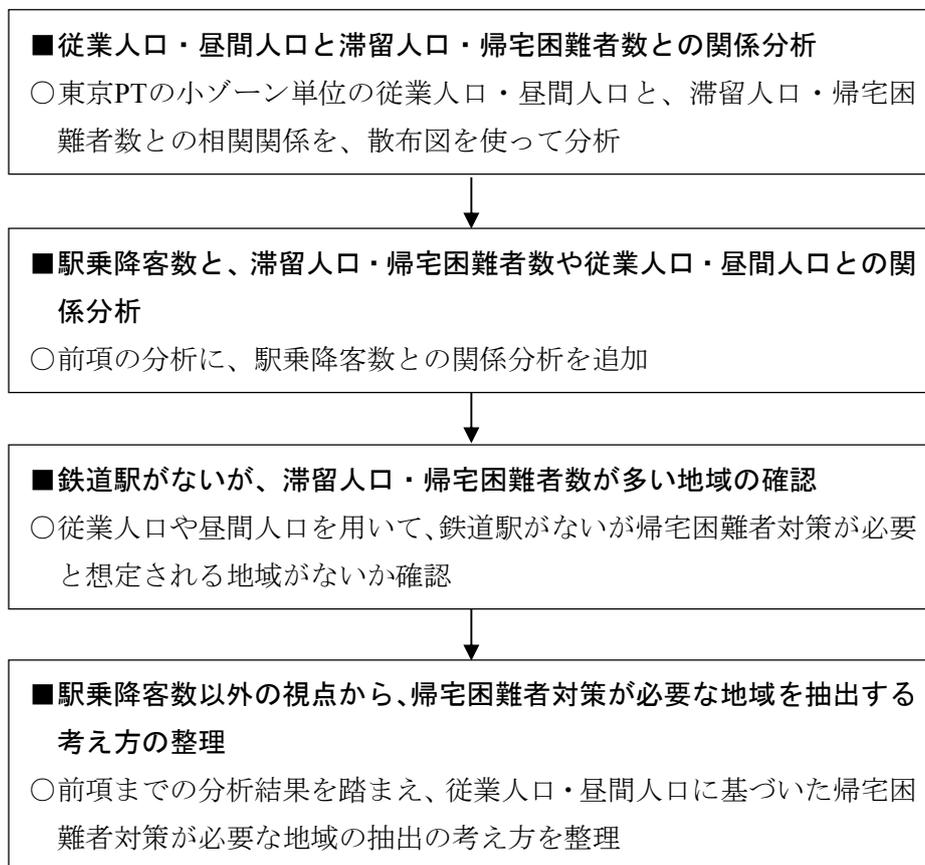
## (6) 従業人口・昼間人口が集積している地域との関係分析

本節では、乗降客数以外との関係分析として、従業人口や昼間人口など、都市活動を支える人の集積状況に着目して、帰宅困難者対策が必要な地域の抽出について検討を行った。

地方都市圏では、東京都市圏等の大都市圏よりも鉄道分担率が低く、駅乗降客数よりも従業人口や昼間人口など、都市活動を支える人の集積状況を表す指標の方が、滞留人口・帰宅困難者数等との相関が高いことが考えられる。

そこで、東京都市圏を対象に、従業人口、昼間人口と滞留人口・帰宅困難者数の関係分析し、「一定の乗降客数をもつ鉄道駅がないにも関わらず、滞留人口が多いゾーンがあるかどうか」を分析し、鉄道駅周辺以外にも帰宅困難者対策が必要な地域が存在する可能性について検証した。

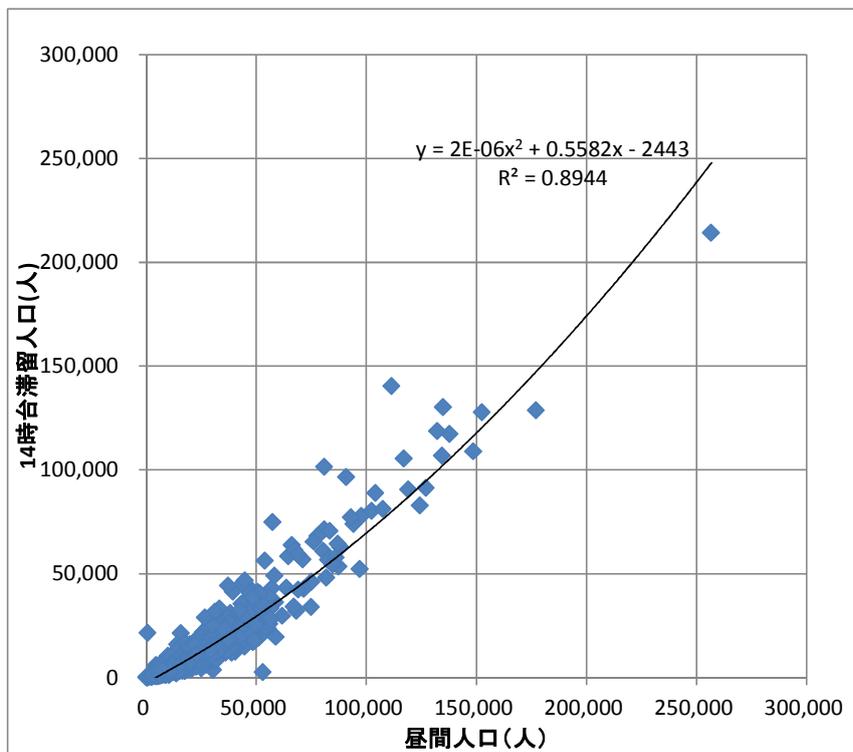
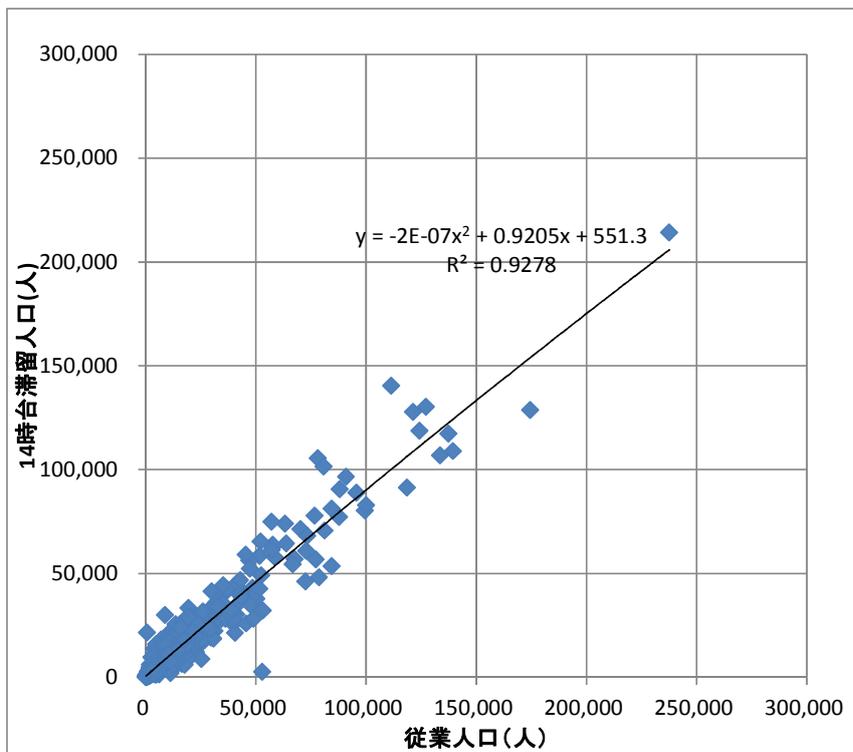
### ○検討フロー



# 1) 従業人口・昼間人口と滞留人口・帰宅困難者数との関係分析

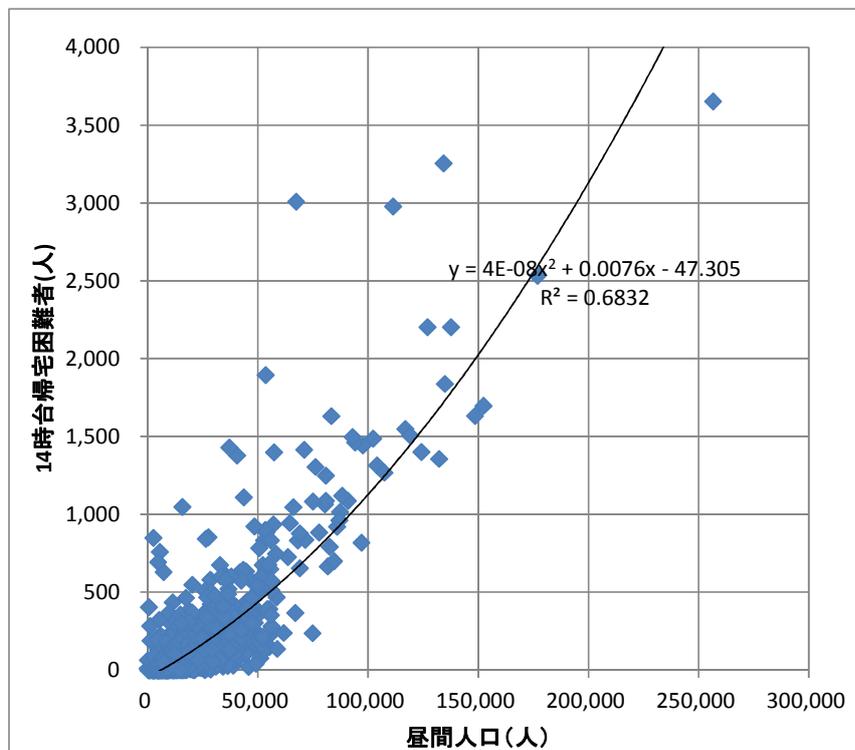
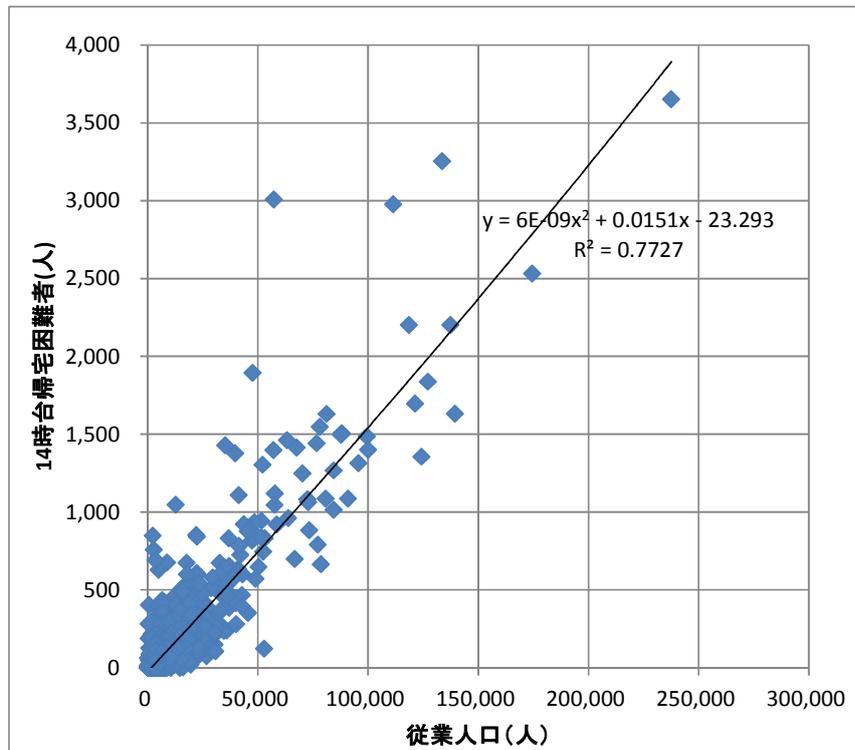
## ① 滞留人口との関係性

●東京PTの小ゾーン別に従業人口・昼間人口と滞留人口との関係を確認した。  
○小ゾーン別の従業人口・昼間人口と滞留人口とは、どちらも相関関係が見受けられ、従業人口は $R^2=0.93$ 、昼間人口は $R^2=0.89$ と、どちらも高い値となっている。



② 帰宅困難者数（内閣府方式）との関係性

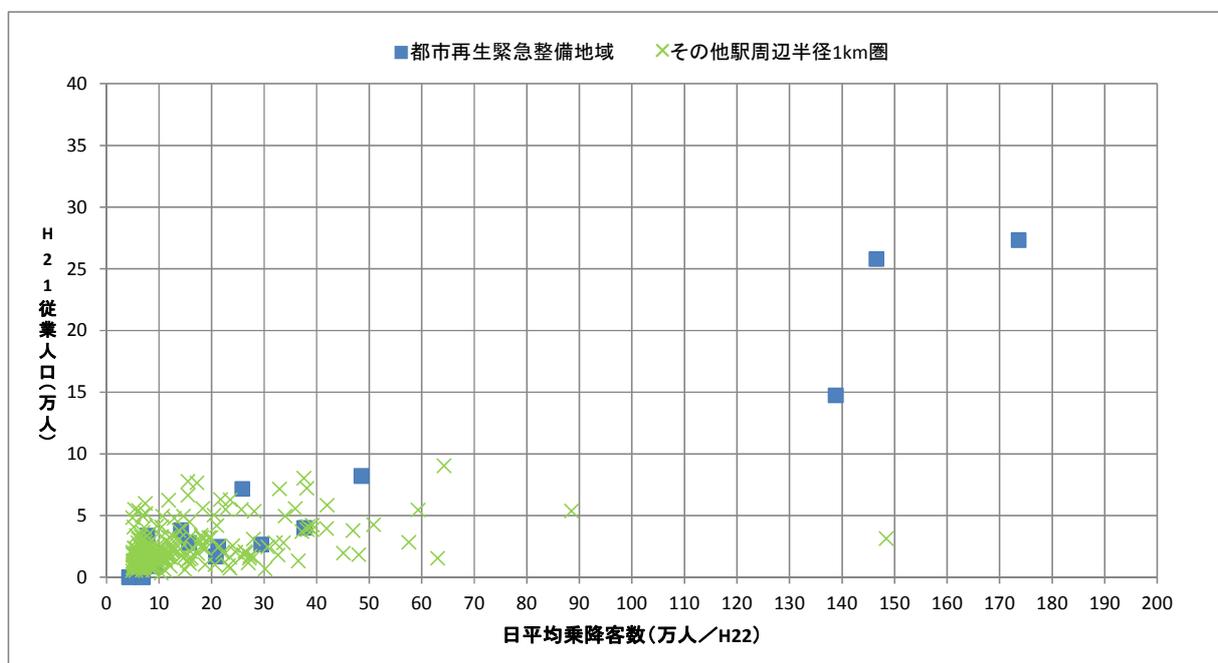
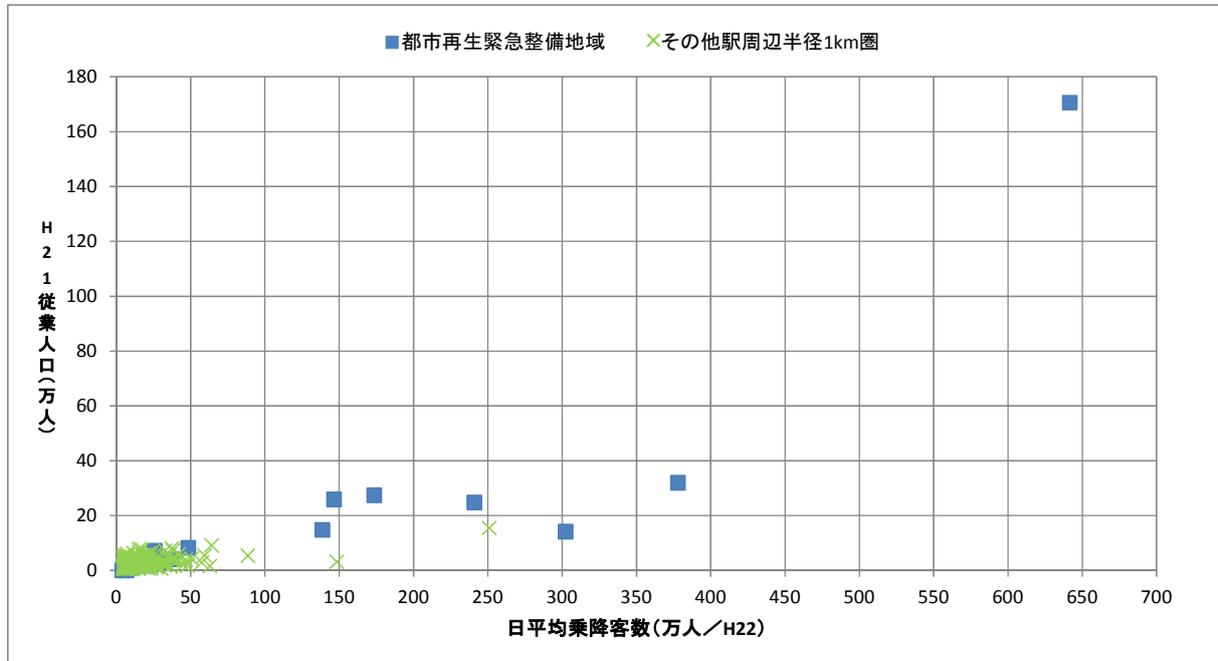
●同様に、東京PTの小ゾーン別に従業人口・昼間人口と帰宅困難者数との関係を確認した。  
○小ゾーン別の従業人口・昼間人口と帰宅困難者数とは、どちらも相関関係が見受けられるが、従業人口は $R^2=0.68$ 、昼間人口は $R^2=0.77$ であり、滞留人口よりも相関関係は低くなっている。

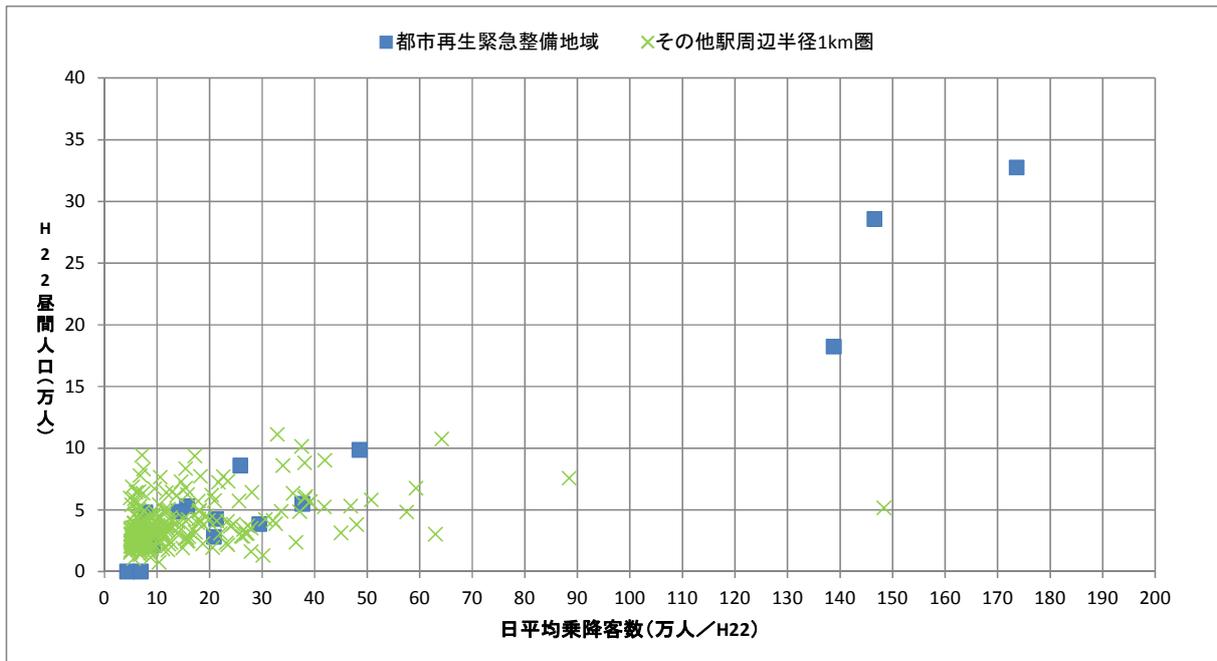
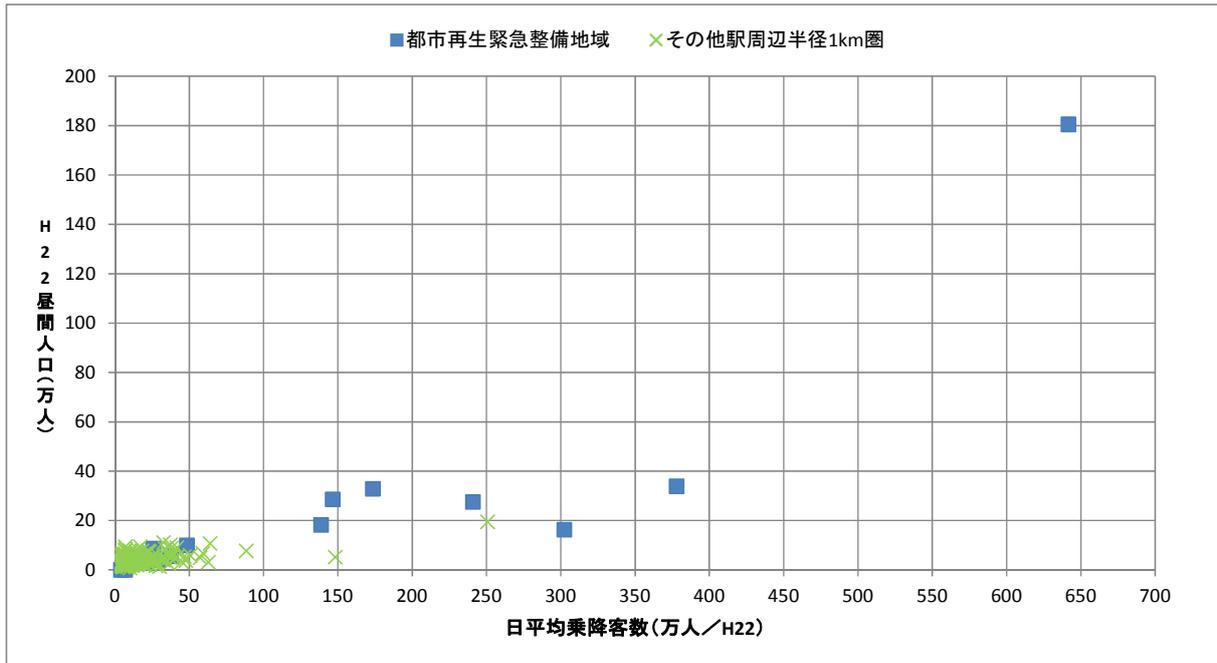


## 2) 従業人口・昼間人口と駅乗降客数との関係分析

● 従業人口・昼間人口と駅乗降客数の関係を分析した。

○ 乗降客数100万人未満の駅において、乗降客数に対して従業人口・昼間人口との比例関係があまりみられず、乗降客数が30～100万人でありながら従業人口・昼間人口3万人未満の駅、乗降客数が30万人未満であっても従業人口・昼間人口が5万人以上の駅もみられる。





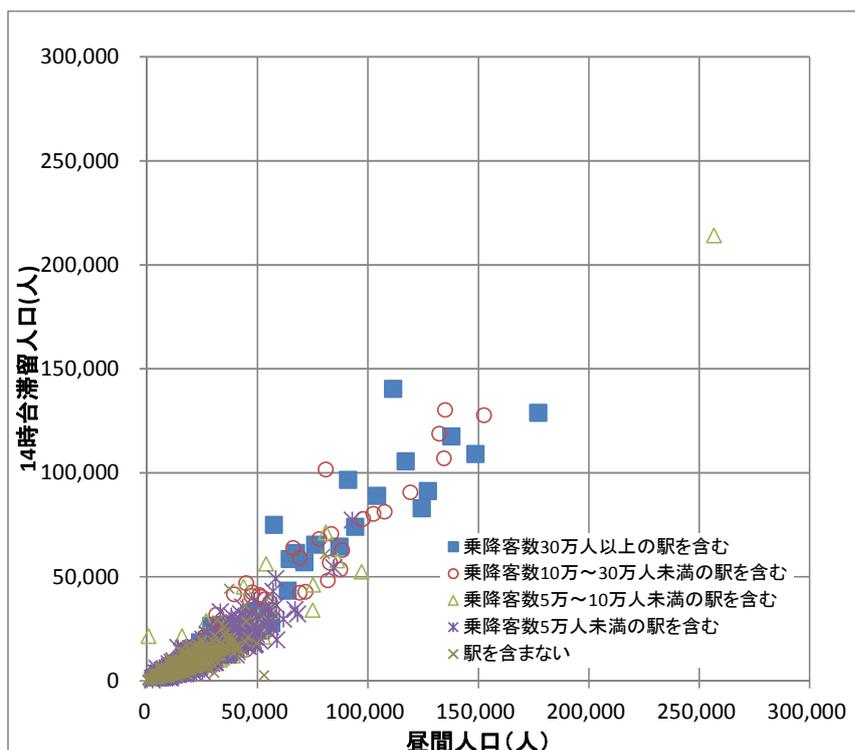
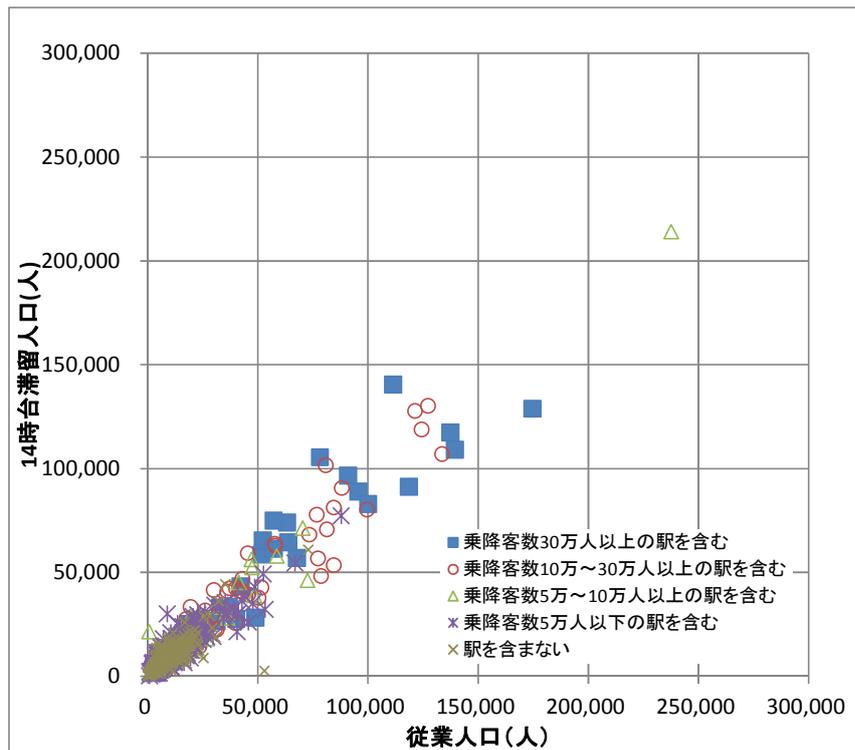
### 3) 乗降客数ランク別の従業人口・昼間人口と滞留人口・帰宅困難者数との関係分析

#### ① 滞留人口との関係性

●乗降客数でランク分けし、東京PTの小ゾーン別の従業人口・昼間人口と滞留人口の関係を確認した。

○乗降客数が多い駅を含む地域ほど滞留人口が多くなっている。

○駅を含まない地域では、滞留人口は概ね5万人以下となっている。

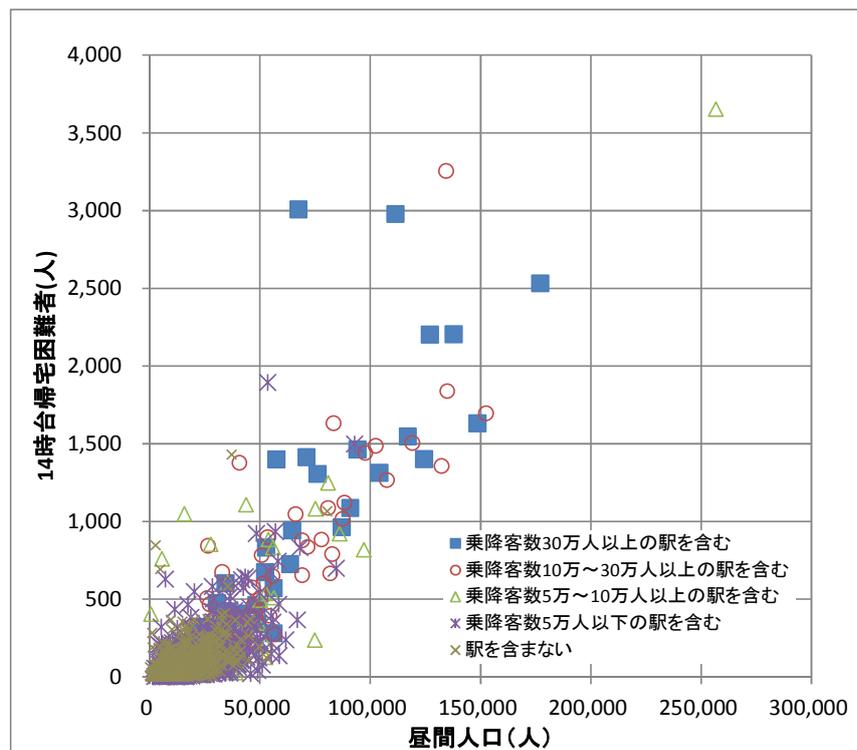
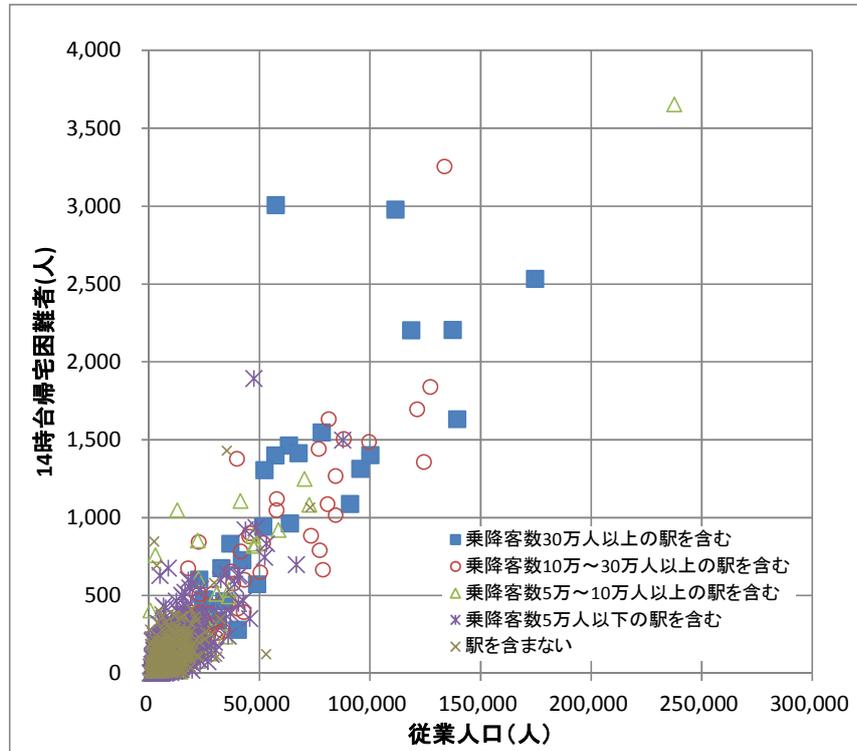


② 帰宅困難者数（内閣府方式）との関係性

●乗降客数でランク分けし、同様に東京PTの小ゾーン別の従業人口・昼間人口と、ここでは帰宅困難者数との関係を確認した。

○乗降客数が多い駅を含む地域ほど、同様に帰宅困難者数が多くなっている。

○駅を含まない地域では、帰宅困難者数についても概ね5万人以下となっている。



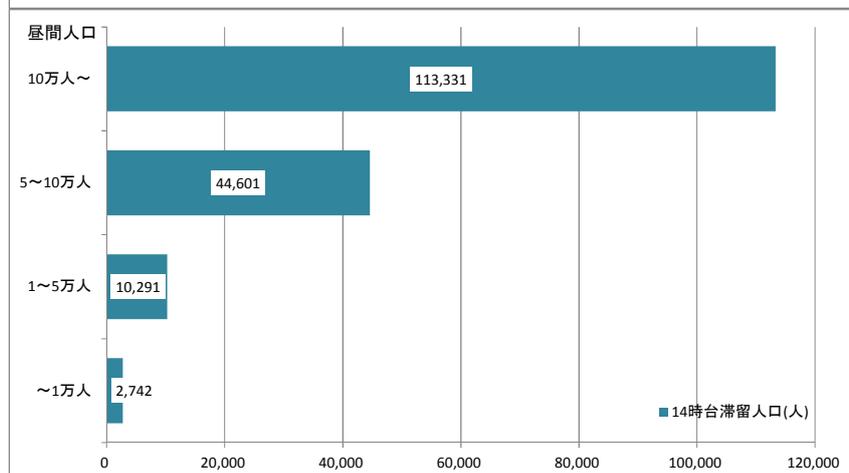
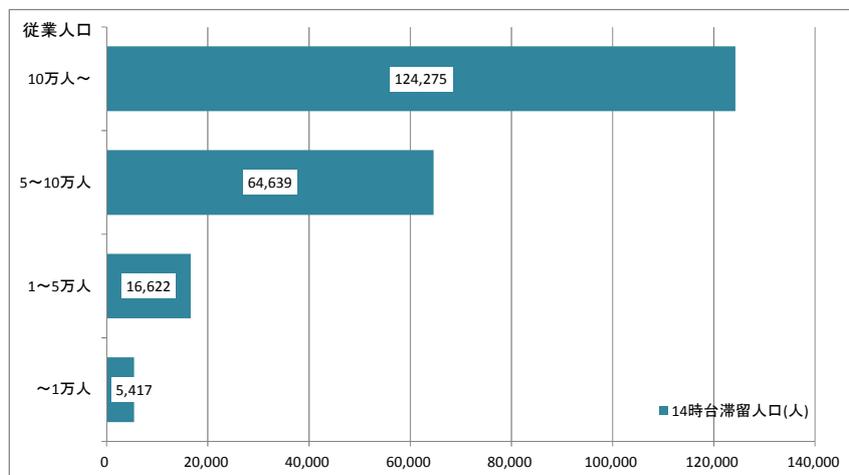
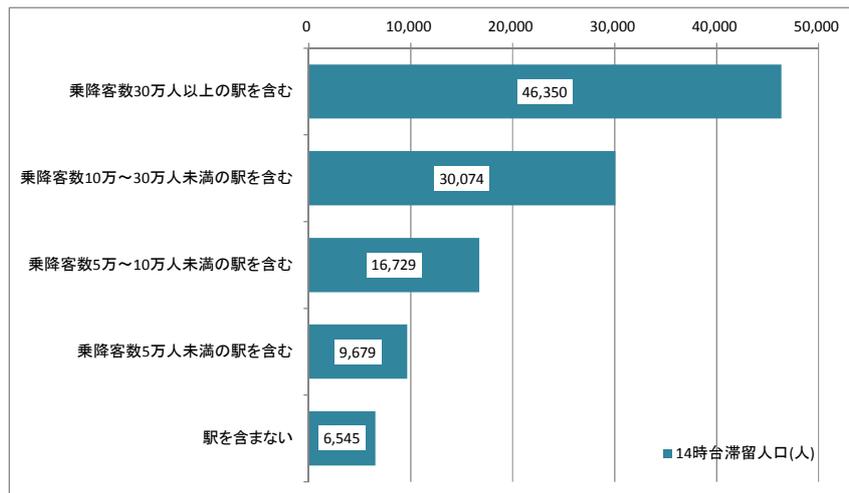
#### 4) カテゴリーランク別滞留人口・帰宅困難者数の平均値

##### ① 滞留人口との関係性

●乗降客数や従業人口・昼間人口をもとに地域をグループ化し、滞留人口の平均値との関係を確認した。

○乗降客数が30万人以上の駅を含む地域では、平均約46,000人の滞留人口が見込まれ、乗降客数10~30万人未満の駅を含む地域と比べると、約1.5倍となっている。

○従業人口および昼間人口についても10万人を超える地域では、10万人以下のグループと比べて、2倍以上の滞留者が存在する。

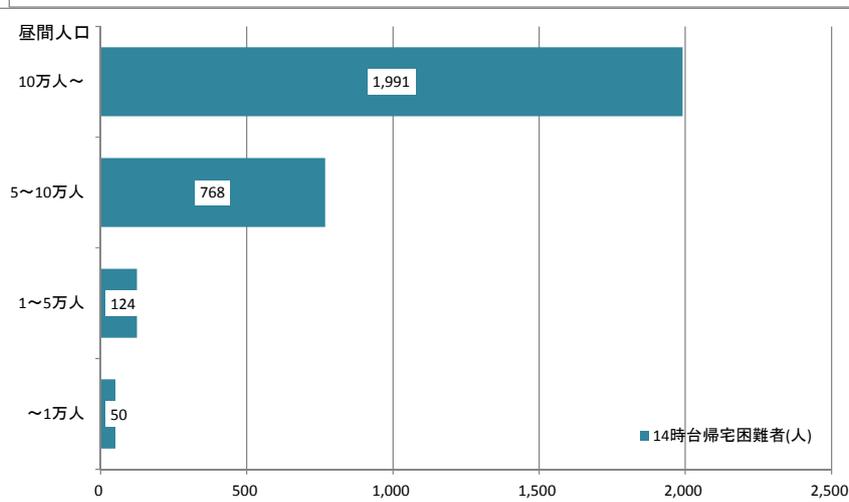
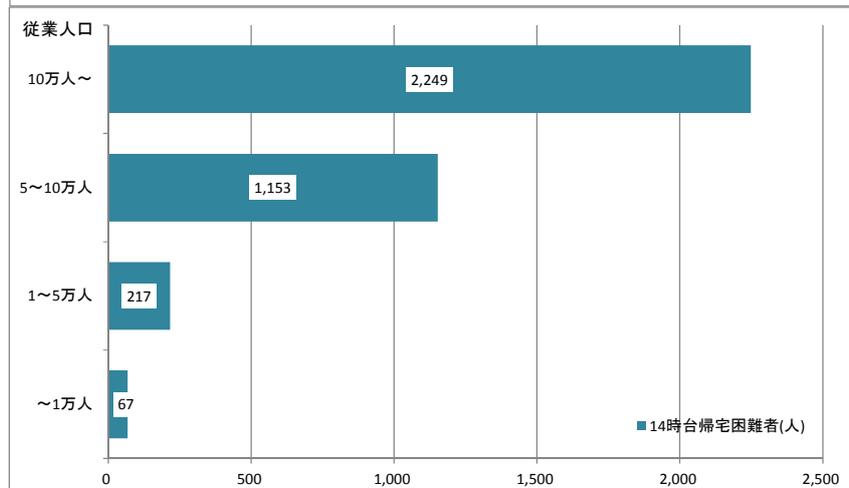
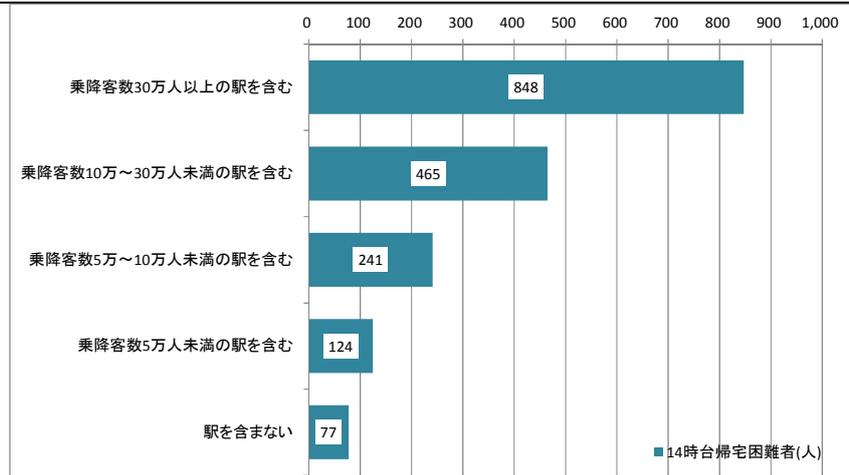


② 帰宅困難者数（内閣府方式）との関係性

●乗降客数や従業人口・昼間人口をもとに地域をグループ化し、同様に帰宅困難者数の平均値との関係を確認した。

○乗降客数が30万人以上の駅を含む地域では、平均約800人の帰宅困難者数が見込まれ、乗降客数10~30万人未満の駅を含む地域と比べると、約1.8倍となっている。

○従業人口および昼間人口についても10万人を超える地域では、10万人以下のグループと比べて、2倍以上の帰宅困難者が存在する。



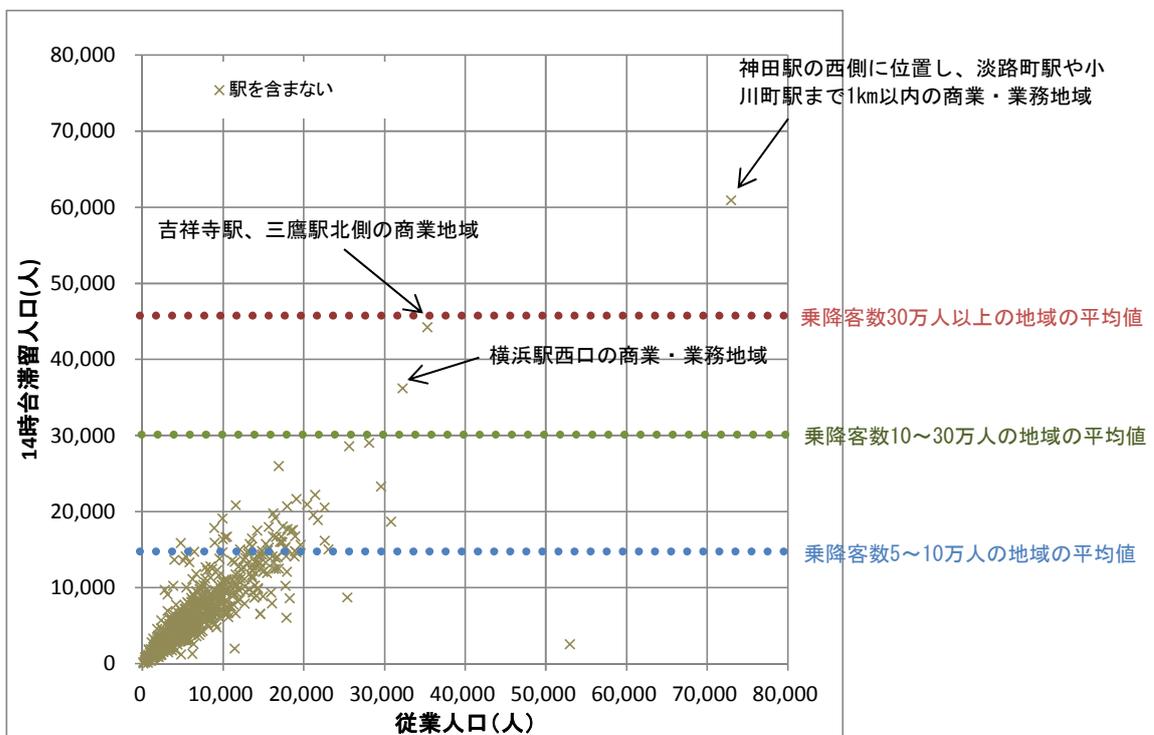
## 5) 駅を含まない地域における滞留人口

●駅を含まない地域を対象に、一定の乗降客数をもつ鉄道駅がないにも関わらず、滞留人口が多いゾーンがないか確認した。

○駅を含まないゾーンの中でも乗降客数10万人以上の平均値である約30,000人を超える滞留者が存在するゾーンが数カ所見受けられるが、乗降客数の多い駅に近接する地域となっていることから、基本的には駅を周辺地域において、乗降客数を基本的な基準とし、駅勢圏を対象とすることでこれらの地域はカバーすることが可能である。

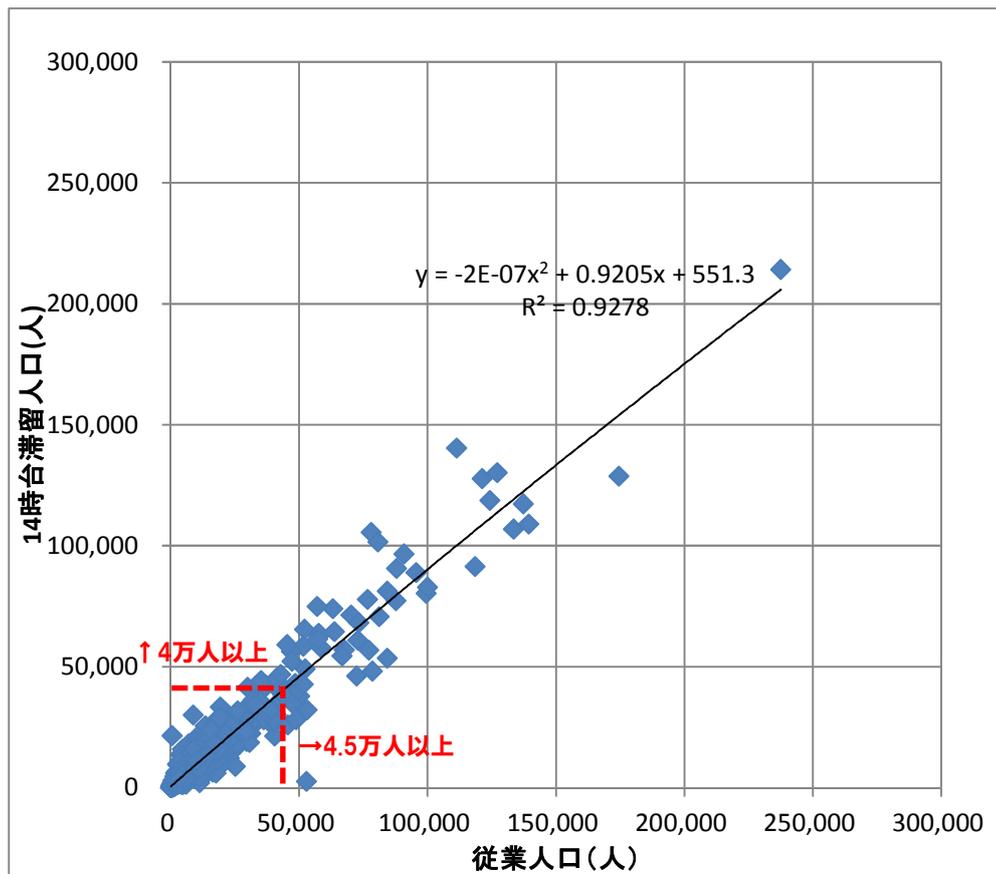
※なお、乗降客数5万人以上の平均値である約16,000人程度以上のゾーンは、数十箇所見られるが、ほとんどのゾーンが大規模商業施設や大学などの学術機関、工業団地などの集積効果が大きい施設を有している地域である。

※このことから、一定の乗降客数を持たない駅でも集客効果高い施設が存在する場合、多くなることは考えられるものの、乗降客数30万人以上の駅周辺地区並みの課題を抱える地域は、それほど多くないことがわかる。



## 6) 分析結果のまとめ

- 滞留人口や帰宅困難者数は、当該地域の従業員人口や昼間人口との相関が高い。特に、滞留人口と従業員人口の相関性が高くなっている。
- 以上より、従業員人口一定規模以上に集積している地域については、帰宅困難者対策が必要である可能性が高いと考えられる。
- 帰宅困難者対策が必要と考えられる駅乗降客数30万人以上の駅周辺の滞留人口が、概ね3.5~4万人以上（この場合屋外滞留人口が約5.5千人以上）であることから、前述の相関関係を踏まえ、概ね従業員人口4.5万人以上が一定の狭いエリア内に集積している地区は、帰宅困難者対策が必要である可能性が高いと考えられる。



(7) 観光地や買物施設、イベント会場などと滞留人口の関係分析

観光地や買物施設、イベント会場などでは、広域的な交通流動が発生しており、帰宅困難者対策が必要となる可能性があるため、入手可能なデータを活用し、必要性の検証を試みる。

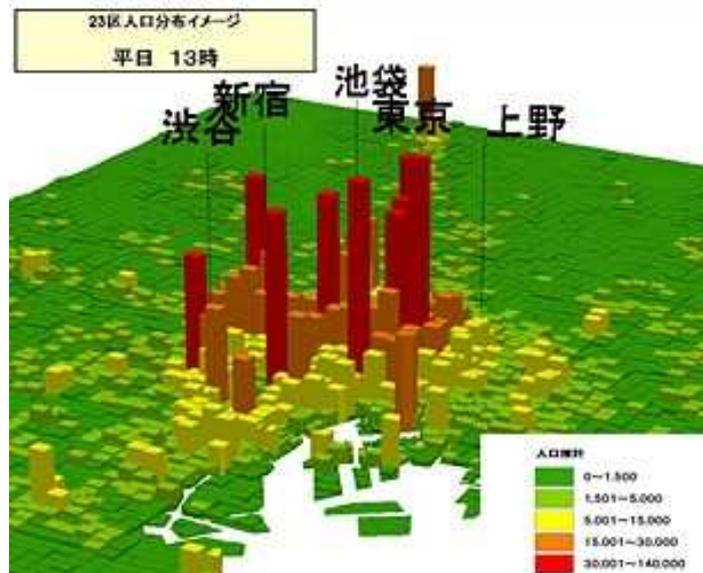
《対象地域の抽出方法》

- ・ 検証対象地域の抽出にあたっては、日々の広域的な流動データを把握している、ドコモインサイトマーケティングによるモバイル空間統計を用いて、観光地や買物施設、イベント会場として比較的帰宅困難者対策が必要と考えられる地域の特性を分析し、検証を試みる。

【参考】モバイル空間統計の概要

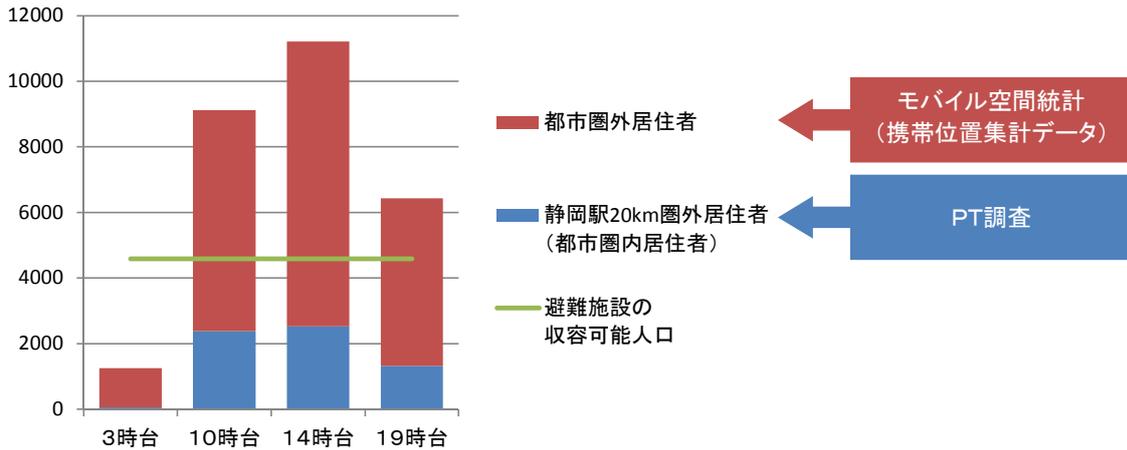
概要		
サービス概要	・ 基地局エリア毎の携帯電話台数を利用者の属性別に数えることによって人口の地理的分布を推計した人口統計情報。	
データ取得方法	・ モバイル空間統計は、電気通信サービスを提供する過程で発生する運用データを活用した位置情報である。 ・ 提供される情報は、非識別化处理、集計処理、秘匿処理が行われた集計情報である。	
データ仕様	サンプル数	・ 契約している携帯電話のほぼ全て（約5,000万台）が対象となる。 ・ なお、携帯電話契約者から申請された携帯電話の情報は利用停止することが可能である。
	解像度	・ 500mメッシュ単位
	クロス集計	・ 性別 ・ 年齢階層（15～70歳で5歳刻み、10歳刻み） ・ 居住地（町字・市区町村・都道府県） ・ 時間帯（1時間単位）
活用可能な段階	・ ドコモインサイトマーケティングより販売中（代理店はサーベイリサーチセンター）	

モバイル空間統計イメージ：東京23区周辺の人口分布



**【参考】モバイル空間統計とPT調査データの特徴の違い**

PT調査は、都市圏の居住者を対象に実施した交通実態調査であるため、都市圏外居住者の流入状況については把握することができない。一方、モバイル空間統計は、全国のNTTドコモの携帯電話端末の位置情報からデータ整備しているため、都市圏外居住の滞留者数も把握可能である。ただし、モバイル空間統計は、「移動（滞留）の目的」「移動の交通手段（滞留地へのアクセス交通手段）」が判別できないため、PT調査データを用いた基礎データ「屋内滞留者」「屋外滞留者」「帰宅困難者数」を算出することはできない。



(資料) 平成25年度 ICTデータを活用した簡易パーソントリップ調査等に関する試算業務／国土技術政策総合研究所

図 静岡都心部の帰宅困難者数(平日)

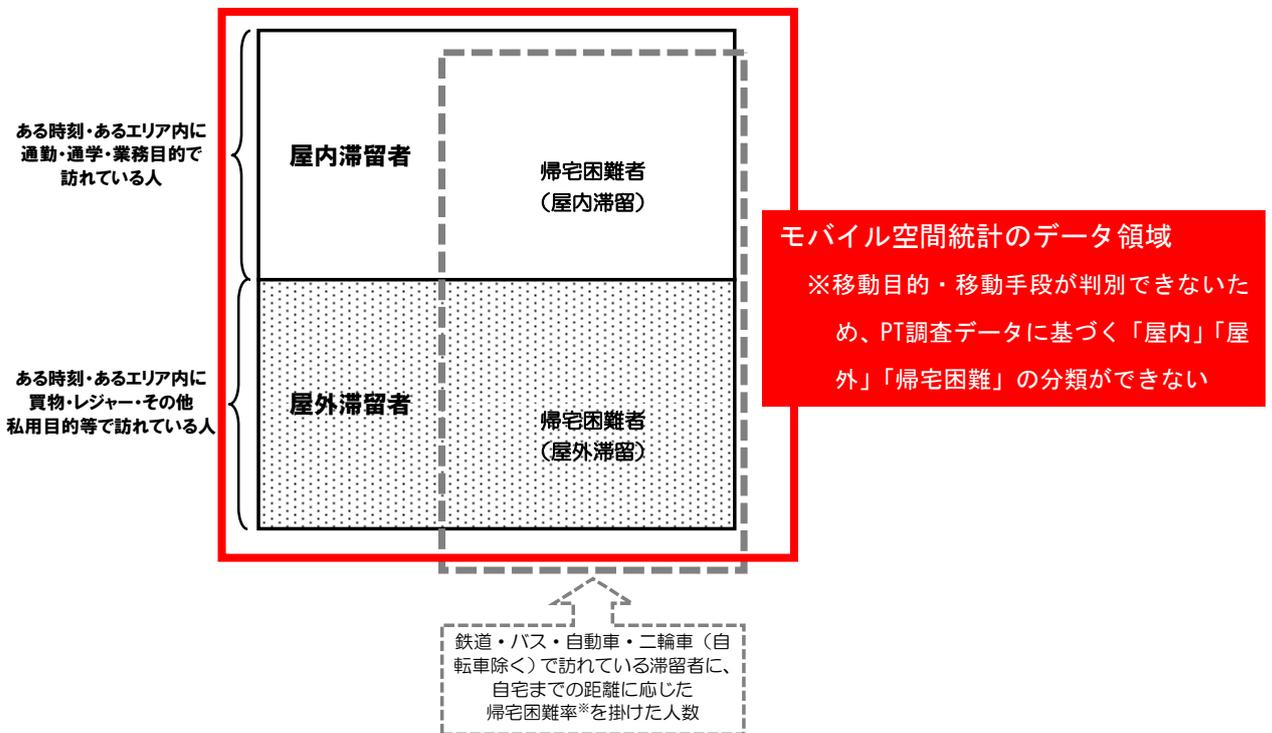


図 モバイル空間統計のデータ領域

① 検証対象地域の抽出

- 対象地域は、乗降客数が必ずしも30万人以上でなく、観光地やイベント会場など広域からの来訪者（≒帰宅困難者）の割合が比較的多いと想定される地域を選定する。
- 具体的には、入込客数が多く（200万人以上）、最寄り駅の乗降客数が30万人未満（5万人以上）の地域を対象とする。  
 ※ただし、競技場や神社などイベントや初詣等で瞬間的に観光客が増大するエリアは除く  
 ※乗降客数5~30万人の駅周辺地域における入込客数上位7地域で、年間200万人以上となっていることから、入込客数が多い地域として設定
- なお、地域別の入込客数に関する統計データは整備されていないため、H25年度国土交通省業務（観光地における交通課題に関する調査業務／街路交通施設課）で実施されたアンケート調査（全国悉皆調査）の回答値を活用する

※使用にあたっては三國谷係長に要確認

表 H25街路交通施設課アンケート調査の概要

調査方法	全国市区町村 悉皆アンケート調査
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光地の概要と特性</li> <li>・観光地で発生している交通問題</li> <li>・問題への取り組み状況</li> </ul>

表 対象地域

※入込客数降順

都道府県	市町村	最寄り駅	乗降客数 (万人/日)	主な観光地	入込客数 (万人/年)	地域類型
神奈川県	鎌倉市	鎌倉	10.5	鶴岡八幡宮	1168	観光
千葉県	千葉市	海浜幕張	11.1	幕張メッセ 三井アクトレックパーク	688	買物・ イベント
広島県	広島市	広島	14.3	都心エリア	286	観光・買物

- データ調達は、定常交通が大半を占める平日と、観光客や買い物客が多くなる休日それぞれ1日を対象とする
- 具体的には、秋の紅葉シーズンである11月の3連休（11/23）と、前の週の平日（11/19）とする（モバイル空間統計は2013年10月以降の日別時間帯別の滞留人口データ）
- また、1日の時間変動を把握するため、8時台・12時台・14時台・20時台とする
- いずれも居住地（市区町村単位）をクロスしたデータを調達し、広域からの来訪者（帰宅困難者）を把握する

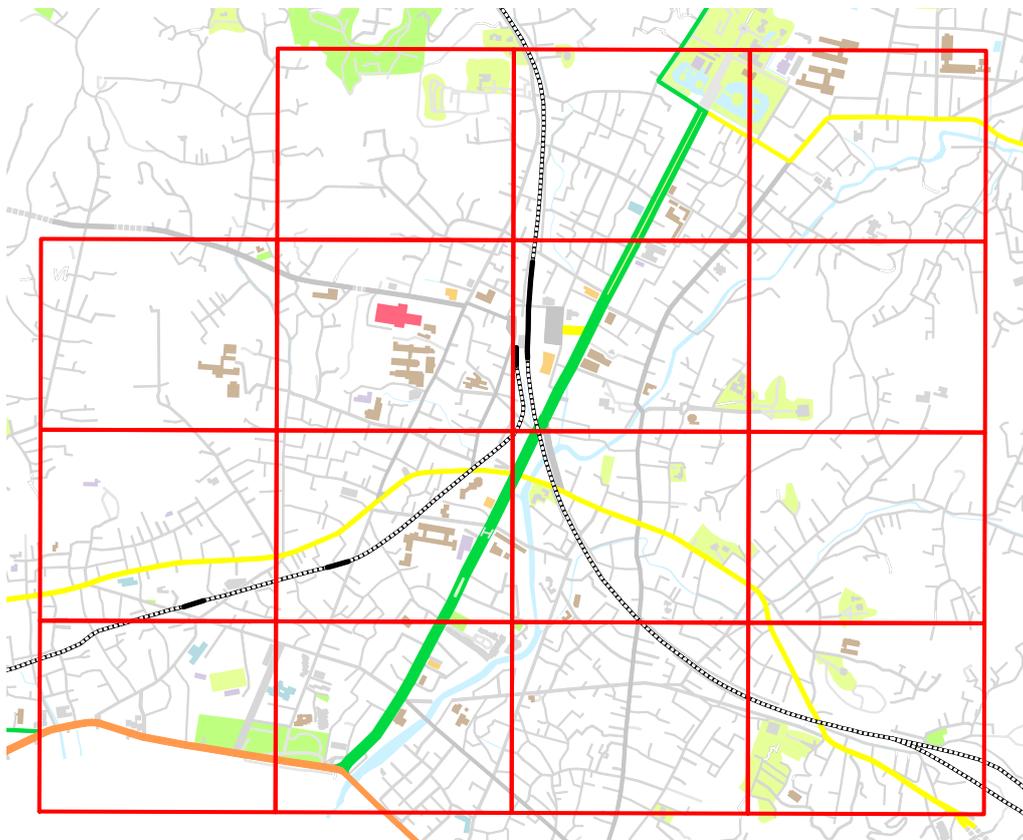
【参考】入込客数200万人以上、最寄り駅の乗降客数が30万人未満（5万人以上）の観光地リスト

観光エリア	都道府県	市町村	最寄り駅	H24 最寄り駅 乗降客数 (人/日)	主な観光施設	入込客数 (※1) (年)	南海トラフ対策地域	
							防災対策 推進地域	津波避難対策 特別強化地域
阪神甲子園球場	兵庫県	西宮市	甲子園	52,907	阪神甲子園球場	3,783,219	●	
成田山新勝寺周辺	千葉県	成田市	京成成田	64,529	成田山新勝寺 成田観光館	10,059,732		
三島駅南口周辺	静岡県	三島市	三島	76,608	三嶋大社 三島市立公園楽寿園	3,067,712	●	
高幡・万願寺	東京都	日野市	高幡不動	85,133	高幡不動尊金剛寺 多摩動物公園	2,930,000		
鎌倉地域	神奈川県	鎌倉市	鎌倉	105,532	鶴岡八幡宮 銭洗弁財天宇賀福神社	11,683,727	●	●
幕張エリア	千葉県	千葉市	幕張	111,362	幕張メッセ QVCマリ infield	6,878,773		
都立小金井公園	東京都	小金井市	武蔵小金井	115,812	江戸東京たてもの園 都立小金井公園	2,403,289		
中心市街地	広島県	広島市	広島	143,020	広島平和記念資料館 MAZDA Zoom-Zoom スタジアム	2,864,743	●	

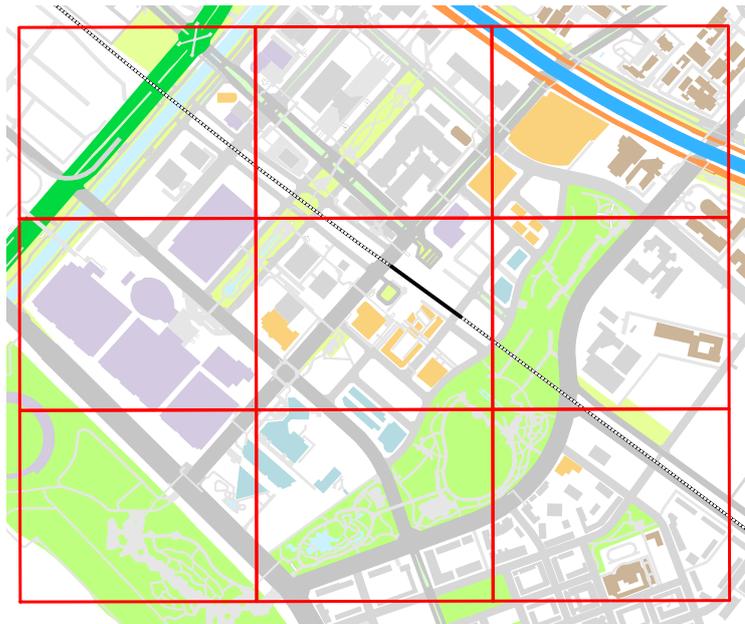
※1 観光交通問題に関するアンケート調査（平成25年度観光地における交通課題に関する調査業務／国土交通省都市局街路交通施設課）

② 検証対象地域

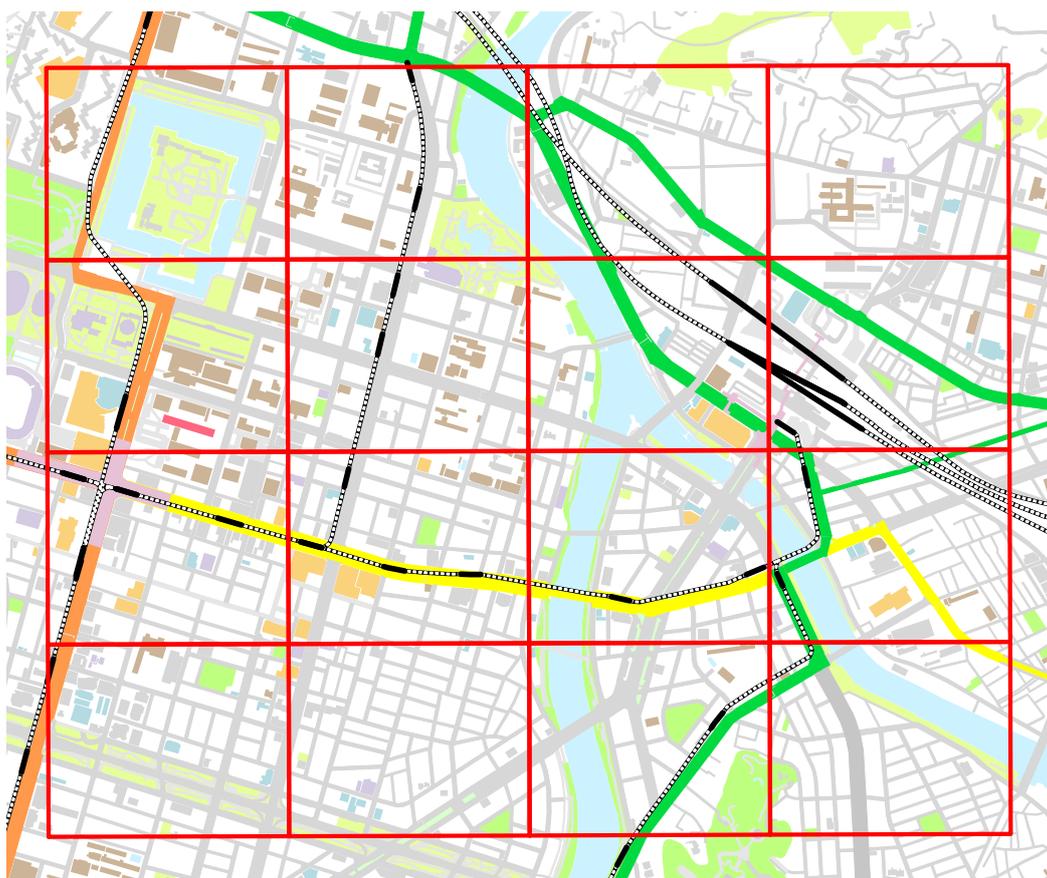
(1) 鎌倉市（鎌倉駅）／15メッシュ



(2)千葉市（海浜幕張駅）／9メッシュ



(3)広島市（広島駅）／16メッシュ



### ③ 分析結果

#### ■ 鎌倉市（鎌倉駅）

- 鎌倉駅周辺地域の滞留人口は、平日・休日ともに12時台・14時台が多い。
- 12時台・14時台の休日の滞留人口は、平日の1.5倍程度となっており、そのうち2万人程度（全体の50%以上）が市外からの来訪者となっている。

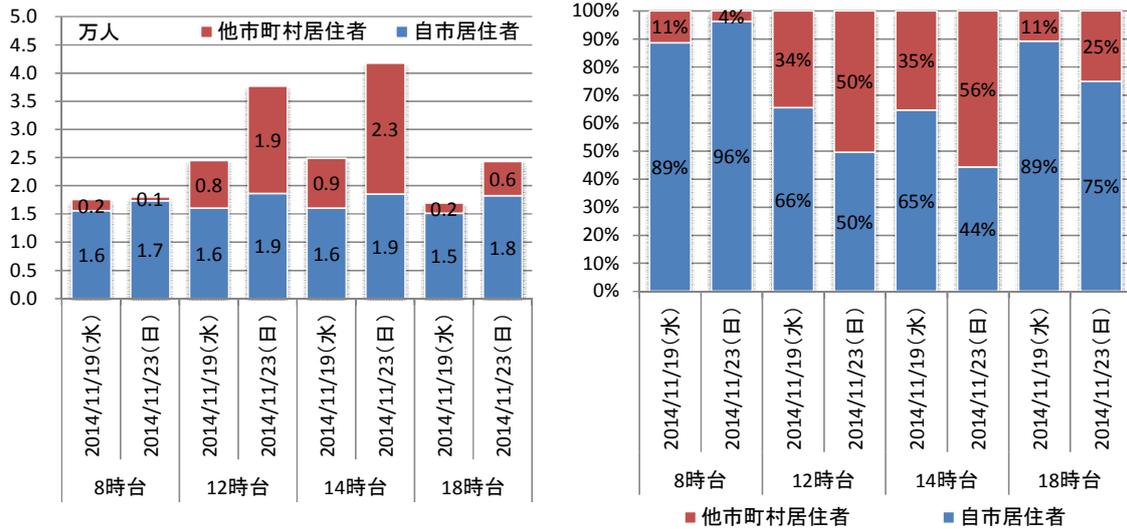


図 滞留人口（15メッシュの合計）

図 滞留人口の居住地分布（15メッシュの合計）

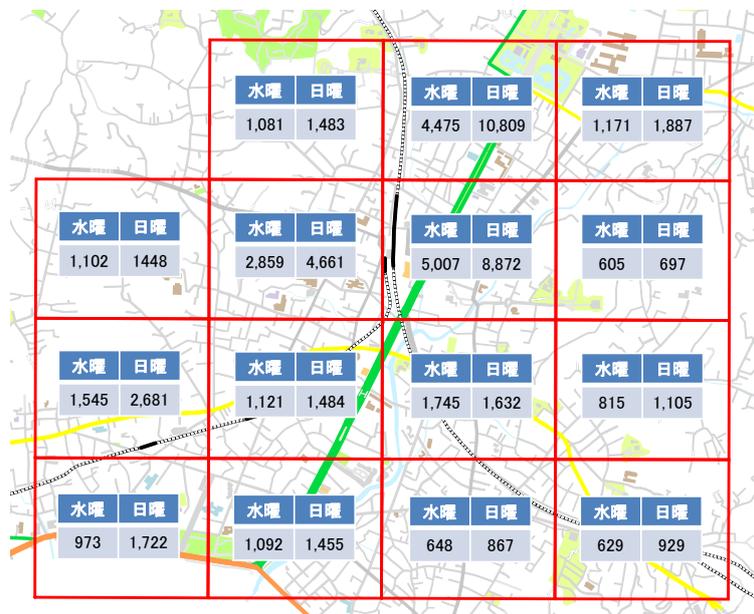


図 14時台の滞留人口

■ 千葉市（海浜幕張駅）

- 海浜幕張駅周辺地域の滞留人口は、日中は、休日よりも平日の方が多くっており、そのうち約3万人（60%程度）が市外からの来訪者となっている。
- 平日と休日で、時間による変動パターンが異なっており、平日は12時台・14時台がピークであるが、休日は、18時台も日中と同程度滞留している。

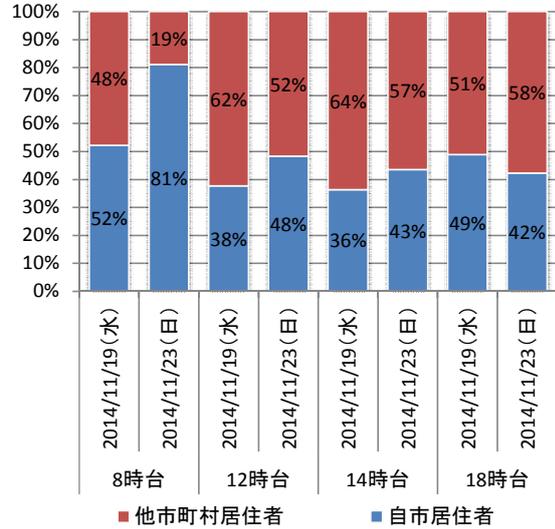
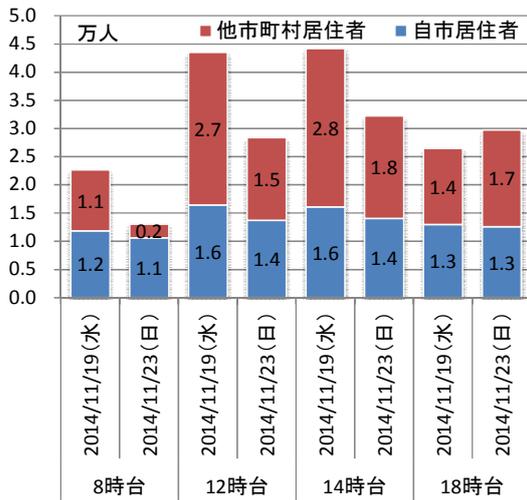


図 滞留人口（9メッシュの合計）

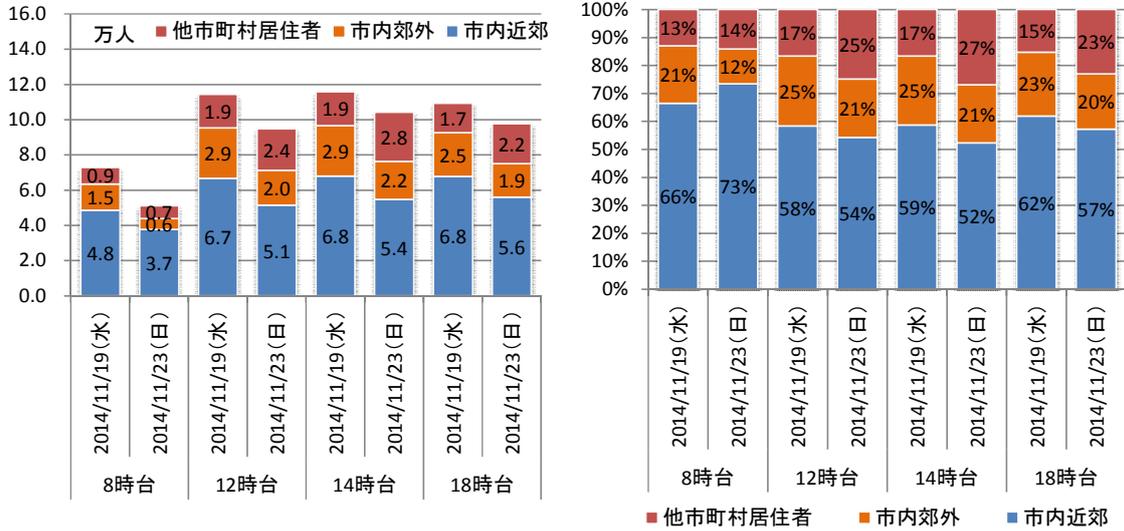
図 滞留人口の居住地分布（9メッシュの合計）



図 14時台の滞留人口

■ 広島市（広島駅）

○ 広島市中心部の滞留人口は、平日と休日とはそれほど差はないが、市内郊外部と市外からの来訪者が日中は約5万人存在している。



※市内近郊は東区・西区・中区・南区、市内郊外はその他4区

図 滞留人口（16メッシュの合計）

図 滞留人口の居住地分布（16メッシュの合計）

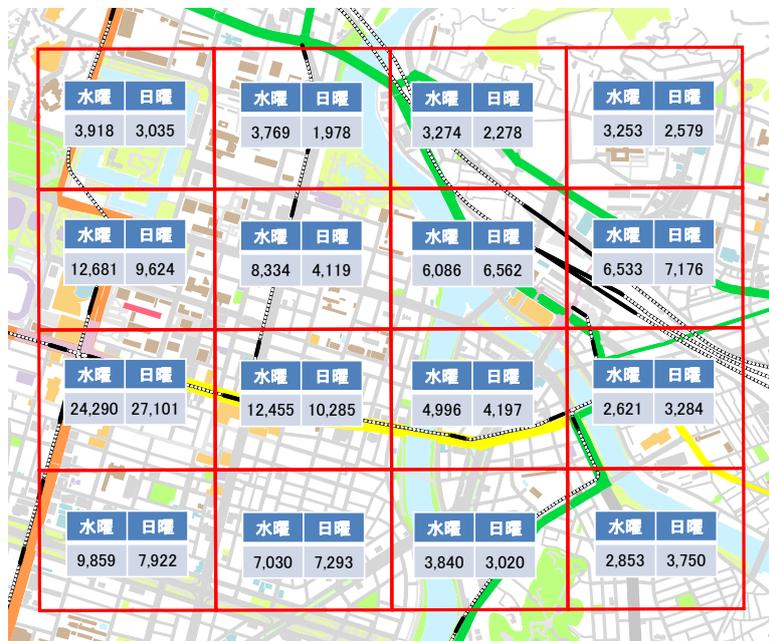


図 14時台の滞留人口

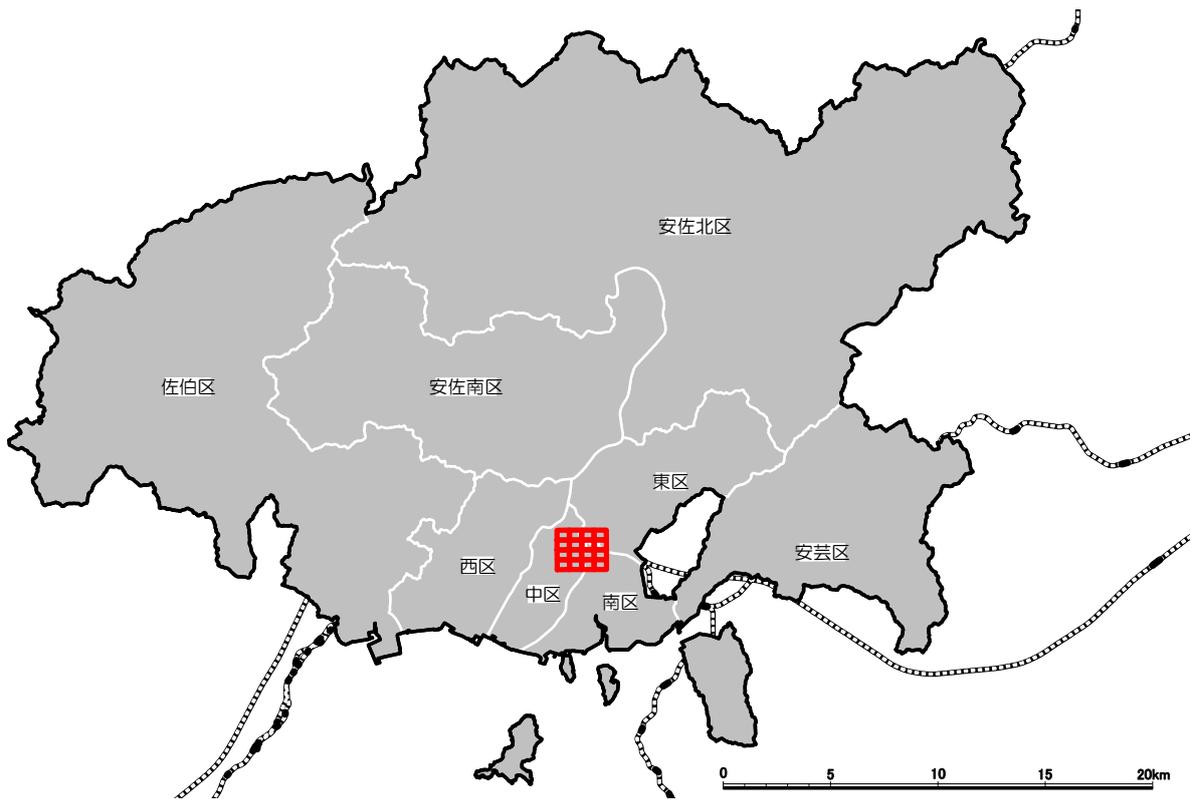


図 広島市の区割

## 1-2. 帰宅困難者対策が必要な地域の整理

### (1) 鉄道駅乗降客数から見た帰宅困難者対策が必要な地域 (p.1-2-39~1-2-42の分析結果より)

- 帰宅困難者対策の検討対象となる駅から半径1km圏内の滞留人口や内閣府方式による帰宅困難者数は、マクロ的に見ると駅乗降客数とある程度の相関関係を有しているが、乗降客数が100万人を下回る地域では個別の駅によるバラツキが大きくなる。
- 勤務先や通学先等の滞在可能な施設内にいない屋外滞留者について、駅乗降客数ランク別に平均値を算出すると、乗降客数30万人以上では約5,500人以上に対し、30万人未満では約4,000人程度といった差となっている。
- 駅周辺の公共的な施設（教育・文化施設および官公庁施設）において収容可能な人数の平均値と比較すると、30万人未満の駅では概ね収容可能（3~4千人）であるのに対し、30万人以上では4.5千人と公共的な施設のみでは収容が不可能である。
- 以上から、**1日の平均乗降客数30万人以上の主要駅周辺地域**では、公共的な施設だけでなく事務所などの民間施設を含めて一時滞在施設を確保しないと、屋外滞留者数を収容することが難しいため、帰宅困難者対策を進めていくことが重要であるといえる。

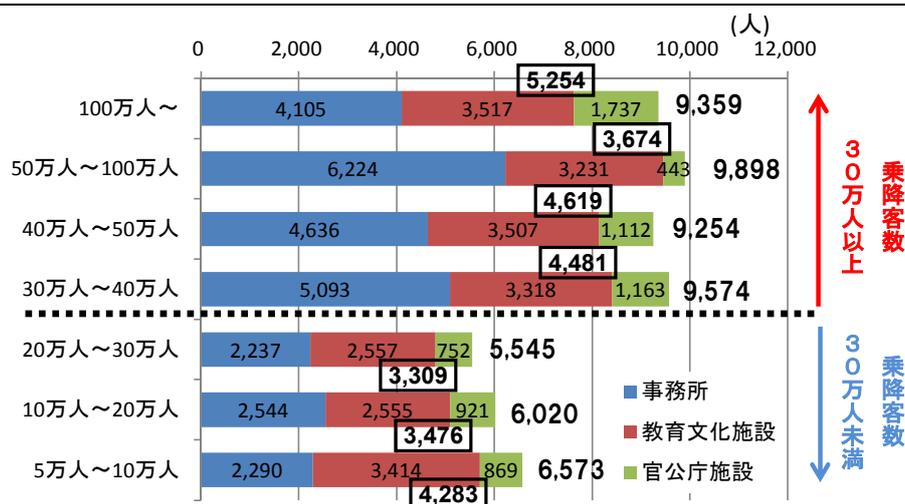


図 駅の乗降客数ランクと収容可能人数（事務所、教育文化施設、官公庁施設）（再掲）  
 （太字数値は合計、**枠囲み数値**は公共的な施設（教育文化施設と官公庁施設の合計））

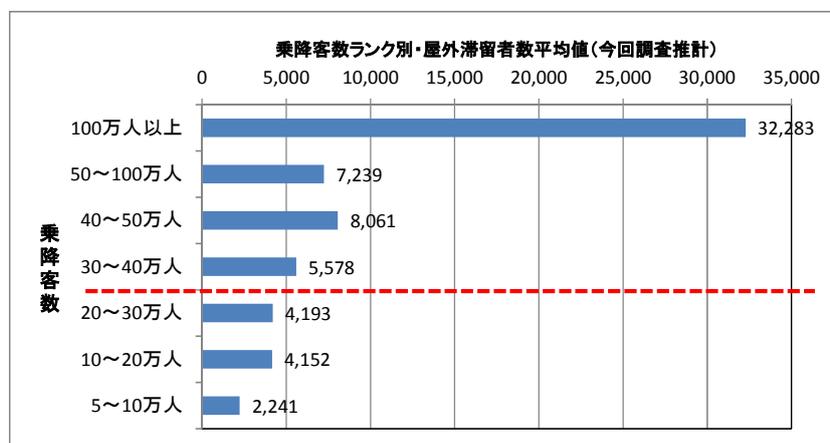


図 乗降客数ランク別・屋外滞留者数平均値（再掲）

表 都市再生緊急整備地域外での1日の平均乗降客数30万人以上の駅

駅名	所在地	平成22年度 乗降客数 (人/日)
池袋	東京都豊島区	2,509,543
北千住	東京都足立区	1,484,535
高田馬場	東京都新宿区	885,230
大宮	埼玉県さいたま市	642,620
西船橋	千葉県船橋市	630,734
目黒	東京都品川区	612,886
上野	東京都台東区	593,456
押上	東京都墨田区	575,447
町田	東京都町田市	508,773
綾瀬	東京都足立区	480,461
京橋	大阪府大阪市	473,241
船橋	千葉県船橋市	469,029
代々木上原	東京都渋谷区	451,048
蒲田	東京都大田区	419,768
吉祥寺	東京都武蔵野市	418,923
金山	愛知県名古屋市	398,553
藤沢	神奈川県藤沢市	391,654
武蔵小杉	神奈川県川崎市	391,244
中野	東京都中野区	383,644
大井町	東京都品川区	382,252
立川	東京都立川市	381,779
飯田橋	東京都千代田区	376,024
中目黒	東京都目黒区	371,973
鶴橋	大阪府大阪市	369,066
西日暮里	東京都荒川区	365,111
恵比寿	東京都渋谷区	359,365
神保町	東京都千代田区	340,484
溝の口	神奈川県川崎市	336,984
市ヶ谷	東京都新宿区	329,527
国分寺	東京都国分寺市	326,545
日暮里	東京都荒川区	321,583
松戸	千葉県松戸市	306,776
登戸	神奈川県川崎市	302,408

(2) 複数の鉄道会社が乗り入れている鉄道駅周辺地域 (p.1-2-43~1-2-44の分析結果より)

- 複数の鉄道会社が乗り入れている鉄道駅周辺地域では、帰宅困難者対策を協議する際に関係する民間事業者が増えるため、関係者の適切な役割分担・連携内容の調整に時間がかかることが予想され、定められた帰宅困難者対策の事業の実施が遅れることが想定される。そのため、できるだけ早く帰宅困難者対策を検討し、計画を策定していく必要がある。
- 乗降客数30万人以上の駅では全てに複数の鉄道会社が乗り入れており、エリア防災計画作成の必要性が高いといえる。

表 乗降客数別・複数鉄道会社乗入れ駅数割合 (再掲)

乗降客数	乗入れ鉄道会社数	駅数	
		駅数	カバー率
乗降客数10万人以上	鉄道会社2社以上	155/205	75.6%
〃	鉄道会社1社	50/205	24.4%
〃	計	205/205	100.0%
乗降客数20万人以上	鉄道会社2社以上	95/98	96.9%
〃	鉄道会社1社	3/98	3.1%
〃	計	98/98	100.0%
乗降客数25万人以上	鉄道会社2社以上	72/73	98.6%
〃	鉄道会社1社	1/73	1.4%
〃	計	73/73	100.0%
乗降客数30万人以上	鉄道会社2社以上	57/57	100.0%
〃	鉄道会社1社	0/57	0.0%
〃	計	57/57	100.0%
乗降客数50万人以上	鉄道会社2社以上	22/22	100.0%
〃	鉄道会社1社	0/22	0.0%
〃	計	22/22	100.0%

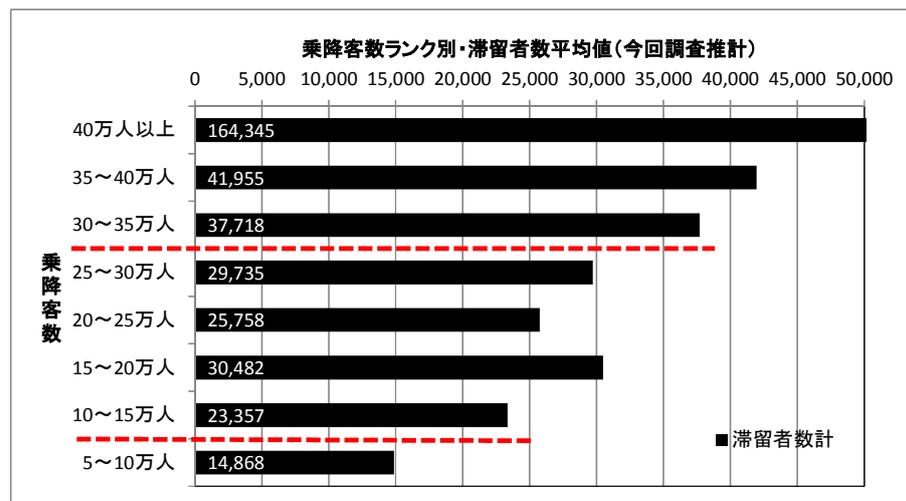
### (3) 首都直下地震および南海トラフ地震への対策上重要な地域

人口や都市機能が集積している地域において、首都直下地震や南海トラフ地震が発生した場合、東日本大震災よりはるかに規模の大きい被害が広範囲に発生する可能性が高い。

そのため、都市再生緊急整備地域もしくは乗降客数30万人未満の駅周辺において、帰宅困難者対策が必要となる可能性がある地域の抽出を検討する。

#### (a) 乗降客数ランク別滞留者数平均値

- 滞留者数に着目すると、乗降客数30万人以上で概ね4万人を越えるが、乗降客数10～20万人では概ね2.5～3万人と滞留者数が25%以上少なくなる。
- 乗降客数10万人未満では、1.5万人程度であり、30万人以上に比べ滞留者数は半減する。
- 屋外滞留者数の場合、10～30万人と30万人以上の間ではどちらも4000人前後で大きな差はないものの、10万人未満では2000人強と半分近くになる
- 以上より、乗降客数10万人以上の駅については、一定の滞留者が存在すると考えられる。

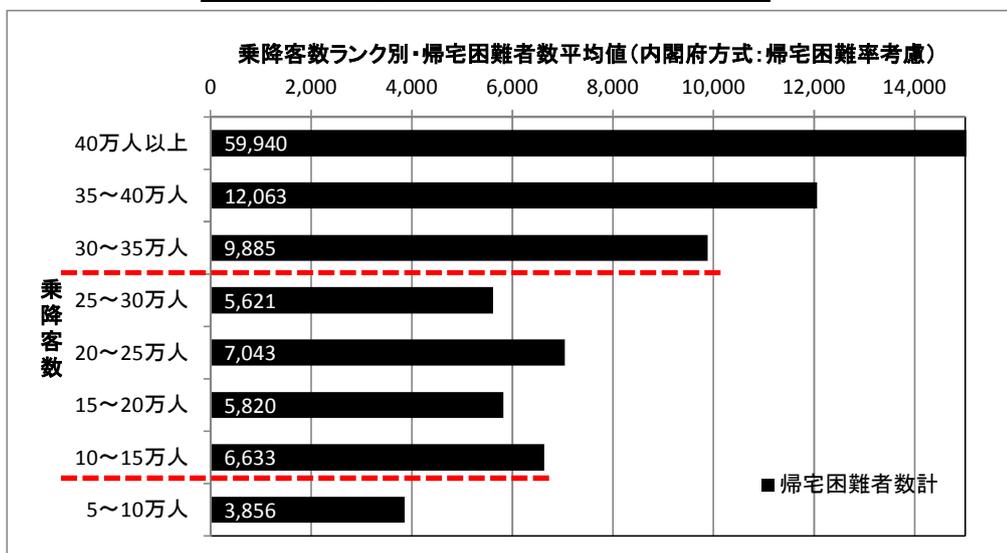


(b) 乗降客数ランク別帰宅困難者数平均値

- 帰宅困難者数の場合は、30万人以上の駅で1万人以上であるが、10～30万人では6000人前後と約4割少なくなる。
- 10万人未満では、4千人を下回っており、6割以上少なくなっている。

表 各乗降客数ランク別帰宅困難者数平均値

乗降客数	帰宅困難者数計	
	各ランク平均値	うち屋外滞留帰宅困難者数 各ランク平均値
40万人以上	59,940	4,331
35～40万人	12,063	999
30～35万人	9,885	586
25～30万人	5,621	488
20～25万人	7,043	613
15～20万人	5,820	523
10～15万人	6,633	771
5～10万人	3,856	258
5万人以上全体	9,464	736



- 以上の結果から、乗降客数10万人以上の駅を対象に、(a)首都直下地震、および(b)南海トラフ地震への対策上重要な地域を抽出する。
- (a)首都直下地震については、「首都直下地震対策特別措置法」に基づき、「首都中枢機能の維持を図るために必要な基盤の整備」、および「滞在者等の安全の確保を図るために必要な施設の整備」等を緊急に行う必要がある、「首都中枢機能維持基盤整備等地区」が特に重要な地域であると想定される。
- (b)南海トラフ地震については、中央防災会議が策定する「南海トラフ地震防災対策推進基本計画」に対応して地域の各防災関係機関が策定する計画の中で、特に緊急性が高いと考えられる「津波避難対策緊急事業計画」の対象地域である「津波避難対策特別強化地域」が特に重要な地域であると想定される。

(c) 帰宅困難者対策が必要となる乗降客数10万人以上の駅の抽出

○以上を踏まえて抽出した帰宅困難者対策が必要となる乗降客数10万人以上の駅は、以下の通りである。

□首都中枢機能維持基盤整備等地区の乗降客数10～30万人の駅（都市再生緊急整備地域外）

・四ツ谷駅（東京都新宿区）	284,343人
・九段下駅（東京都千代田区）	230,112人
・六本木駅（東京都港区）	221,877人
・水道橋駅（東京都千代田区）	210,154人
・三田駅（東京都港区）	184,477人
・青山一丁目駅（東京都港区）	172,186人
・馬喰横山駅（東京都中央区）	155,020人
・表参道駅（東京都港区）	150,553人
・霞ヶ関駅（東京都千代田区）	135,036人
・人形町駅（東京都中央区）	125,795人
・茅場町駅（東京都中央区）	117,260人
・溜池山王駅（東京都千代田区）	105,666人(H24)

□南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域の乗降客数10～30万人の駅

・大船駅（神奈川県鎌倉市）	216,174人
・小田原駅（神奈川県小田原市）	192,405人
・湘南台駅（神奈川県藤沢市）	158,818人
・静岡駅（静岡県静岡市）	134,041人
・平塚駅（神奈川県平塚市）	121,286人
・茅ヶ崎駅（神奈川県茅ヶ崎市）	109,968人
・鎌倉駅（神奈川県鎌倉市）	105,532人(H24)

(4) その他帰宅困難者対策が必要な地域

- ① 従業人口が集積しており帰宅困難者対策の必要性が高い可能性がある地域の抽出  
(p.1-2-55の分析結果より)

○前項の分析結果を踏まえ、日本全国を対象にH21経済センサスの従業人口を、半径1km圏内相当のメッシュを対象に集計し、帰宅困難者対策の必要性が高い可能性がある地域の抽出を試みた。

《対象地域の抽出方法》

- ・半径1kmの円⇨4次メッシュ(500m×500m)12個分の地域で、従業人口4.5万人以上集積している地域を、日本全国から抽出した。
- ・既存の緊急整備地域に含まれず、乗降客数30万人未満の駅が16地域、既存の緊急整備地域と連担しているが、比較的独立している拠点を含む地域が2地域となった。
- ・各地域の図面等は参考資料に示す。

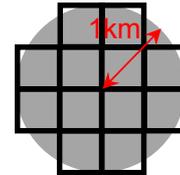


表 抽出された地域

市区町村名	地域名・駅名
盛岡市	盛岡市中心市街地(盛岡駅周辺エリア)
新潟市	新潟市中心市街地(新潟駅周辺地区・古町地区)
富山市	富山市中心市街地(中心商業地区)
長野市	長野市中心市街地(長野駅西口周辺)
さいたま市	旧浦和市中心市街地(さいたま市役所周辺)
八王子市	八王子市中心市街地(八王子駅周辺)
大田区	大森駅周辺地域
横浜市	新横浜駅周辺地域
静岡市	静岡市中心市街地(静岡駅周辺)
吹田市	江坂駅周辺地域
姫路市	姫路市中心市街地(姫路駅周辺)
松山市	松山市中心市街地(松山市駅周辺)
大分市	大分市中心市街地(大分駅周辺)
熊本市	熊本市中心市街地
長崎市	長崎市都市再生プロジェクトの対象地域
鹿児島市	鹿児島市中心市街地
《既存の緊急整備地域と連担しているが独立した拠点地区》	
広島市	ひろしま都心ビジョンの拡大都心核(紙屋町駅周辺)
高松市	高松市中心市街地

□従業人口との相関性を前提とした定量的な分析結果を踏まえると、上記のような地域が抽出されたが、従業人口4.5万人以上の地域で実際に帰宅困難者対策が必要となるかどうかの根拠データが不足している。

□今回は、今後帰宅困難者対策が必要な地域を引き続き検討していくための参考として整理し、検討のさらなる深度化は今後の課題とする。

- ② 観光地や買物施設、イベント会場など、帰宅困難者対策が必要となる可能性がある地域（p.1-2-56～1-2-64の分析結果より）

《3地域における分析結果》

- 観光地（鎌倉駅）やイベント会場（海浜幕張駅）が集積するエリア、地方都市の中心市街地（広島駅）では、乗降客数30万人未満であっても、日中は、市外からの来訪者が一定程度存在していることが明らかとなった。
- また、平日と休日による差や、時間帯による差が大きく、災害が発生するタイミングによって被害が大きく異なる可能性がある。

《モバイル空間統計のデータ特性からみた課題》

- このような休日の観光による滞留人口の増大や、イベント開催による一時的な滞留人口の増大は、ある平均的な1日のデータであるPT調査から把握することはできない。
- 一方、分析に用いたモバイル空間統計からは、屋外滞在や利用交通手段を把握することができない。

《観光地や買物施設、イベント会場を対象とした帰宅困難者対策の考え方》

- 以上を踏まえると、観光地（中心市街地含む）やイベント会場等で滞留人口増大の可能性のある地域では、今回用いたモバイル空間統計により大凡の傾向を把握し、対策の必要性を検討することが考えられる。

【参考】入込客数200万人以上、最寄り駅の乗降客数が30万人未満（5万人以上）の観光地リスト（再掲）

観光エリア	都道府県	市町村	最寄り駅	H24 最寄り駅 乗降客数 (人/日)	主な観光施設	入込客数 (※1) (年)	南海トラフ対策地域	
							防災対策 推進地域	津波避難対策 特別強化地域
阪神甲子園球場	兵庫県	西宮市	甲子園	52,907	阪神甲子園球場	3,783,219	●	
成田山新勝寺周辺	千葉県	成田市	京成成田	64,529	成田山新勝寺 成田観光館	10,059,732		
三島駅南口周辺	静岡県	三島市	三島	76,608	三嶋大社 三島市立公園楽寿園	3,067,712	●	
高幡・万願寺	東京都	日野市	高幡不動	85,133	高幡不動尊金剛寺 多摩動物公園	2,930,000		
鎌倉地域	神奈川県	鎌倉市	鎌倉	105,532	鶴岡八幡宮 銭洗弁財天宇賀福神社	11,683,727	●	●
幕張エリア	千葉県	千葉市	幕張	111,362	幕張メッセ QVCマリンフィールド	6,878,773		
都立小金井公園	東京都	小金井市	武蔵小金井	115,812	江戸東京たてももの園 都立小金井公園	2,403,289		
中心市街地	広島県	広島市	広島	143,020	広島平和記念資料館 MAZDA Zoom-Zoom スタジアム	2,864,743	●	

※1 観光交通問題に関するアンケート調査（平成25年度観光地における交通課題に関する調査業務／国土交通省都市局街路交通施設課）

### 1-3. 圏域設定の観点からみた整理

本節では、都市再生安全確保計画（エリア防災計画）の対象圏域設定の観点として、屋外滞留人口と帰宅困難者数の集積状況を確認し、整理した。

#### 《分析方法》

○首都圏における都市再生緊急整備地域、及び乗降客数30万人以上の駅周辺1km圏域およびその周辺地域を対象に、東京都市圏PT調査データを用いて集計した屋外滞留者数密度、および帰宅困難者数（内閣府方式）の密度分布を図面上で確認した。

#### 《分析結果からみた地域別特性》

- 東京都区部、特に山手線内およびその周辺地域は、放射方向の鉄道路線と結節する山手線のターミナル駅周辺や、千代田区・中央区・港区・新宿区等のエリアで、特に高密度に屋外滞留者や帰宅困難者が集積しており、都市再生緊急整備地域や乗降客数30万人以上の駅周辺以外の地域でも、比較的屋外滞留者や帰宅困難者の集積がみられる。
- 郊外部（東京都区部の外側）では、鉄道路線沿線で、帯状に屋外滞留者や帰宅困難者が多くなっており、特に複数路線の結節駅周辺地域などで、高密度に集積している。都市再生緊急整備地域や駅1km圏域の外側では、屋外滞留者や帰宅困難者が突出して集積している地域は基本的にはみられない。

#### 《地域別の帰宅困難者対策の考え方》

- 山手線内およびその周辺地域（主に東京都区部など）
  - 屋外滞留者や帰宅困難者の集積状況を踏まえると、都市再生緊急整備地域や、乗降客数が特に大きいターミナル駅周辺地域で、重点的な帰宅困難者対策を検討する必要があるといえる。
  - あわせて、これらの地域では、広域的に連担して人口や都市機能の集積が進んでいるため、都市再生緊急整備地域や乗降客数30万人以上の駅周辺地域以外も含めて、帰宅困難者対策の必要性について検討されるべきであると考えられる。
- 郊外部の鉄道駅周辺地域
  - 都市再生緊急整備地域や駅1km圏域の外側では、屋外滞留者や帰宅困難者が突出して集積している地域は基本的にはみられないことから、都市再生安全確保計画やエリア防災計画の検討対象圏域としては、原則として都市再生緊急整備地域または駅周辺1km圏域を対象とすることで問題はないと考えられる。
  - 都市再生緊急整備地域の中には、PT調査実施時点(H20)では屋外滞留者や帰宅困難者の集積がそれほど高くない地域もみられるが、開発の進展に合わせて集積が進むことが想定されるため、引き続き帰宅困難者対策の必要性を検討していく必要がある。
  - 一方、都市安全確保事業の実質的な推進にあたっては、一時滞在施設や備蓄物資の確保のため関係する官民の主体を含む圏域で計画を策定し、協議の上で進めていく必要があることから、必要に応じて適宜圏域を調整することが望ましい。



<埼玉県南部地域>

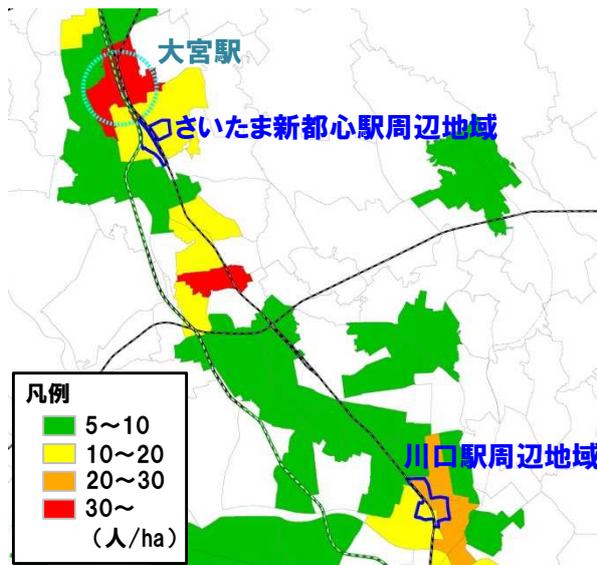


図 14時台における小ゾーン別屋外滞留人口

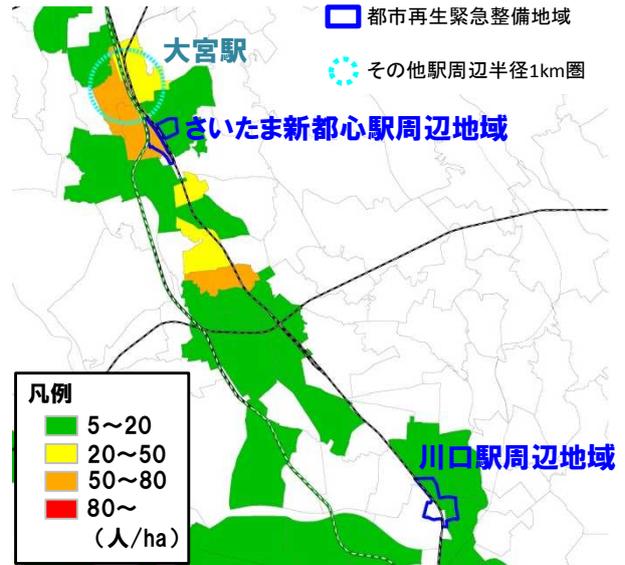


図 14時台における小ゾーン別帰宅困難者数

<松戸市・柏市周辺>

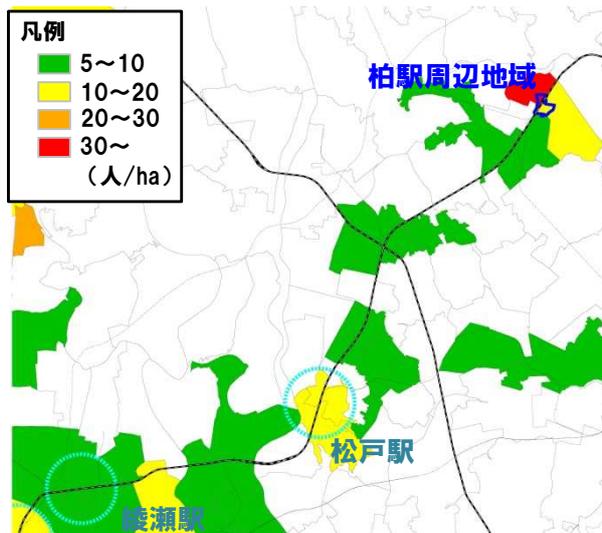


図 14時台における小ゾーン別屋外滞留人口

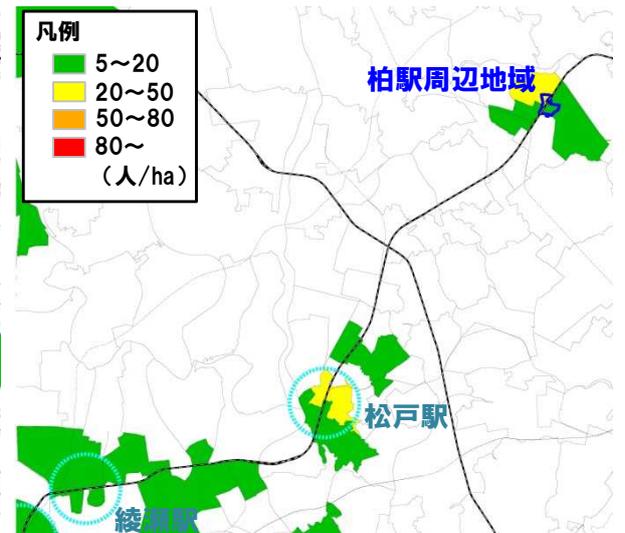


図 14時台における小ゾーン別帰宅困難者数

<船橋市周辺>

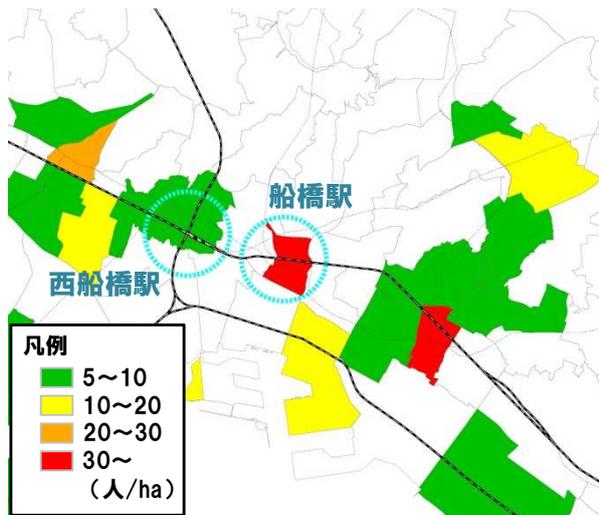


図 14時台における小ゾーン別屋外滞留人口

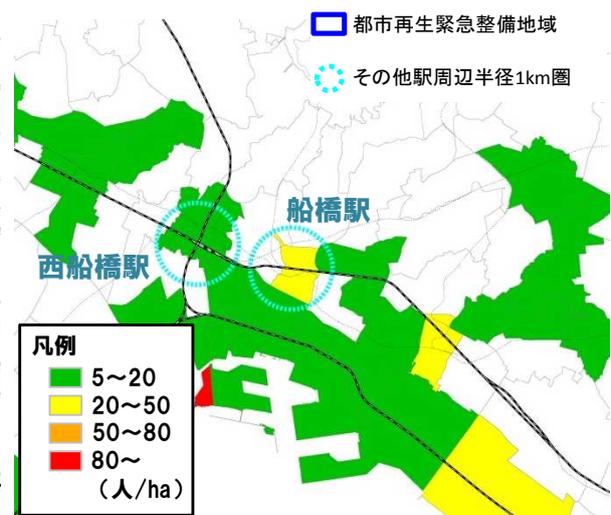


図 14時台における小ゾーン別帰宅困難者数

<千葉市周辺>

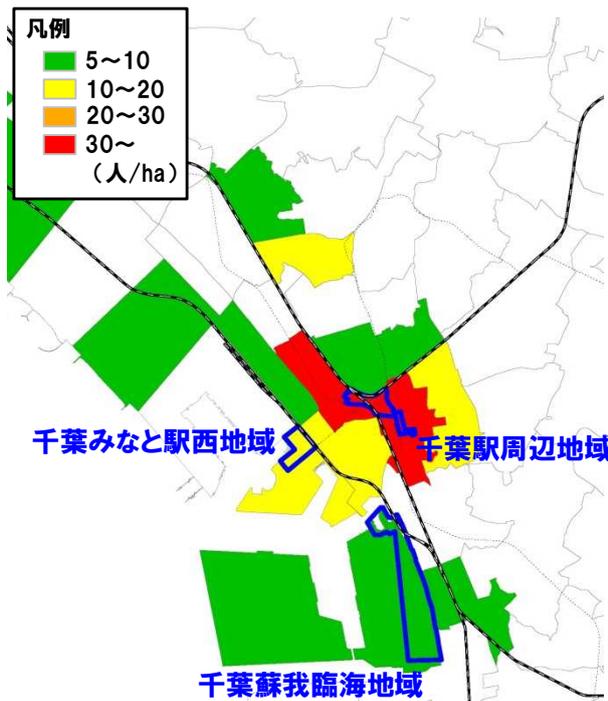


図 14時台における小ゾーン別屋外滞留人口

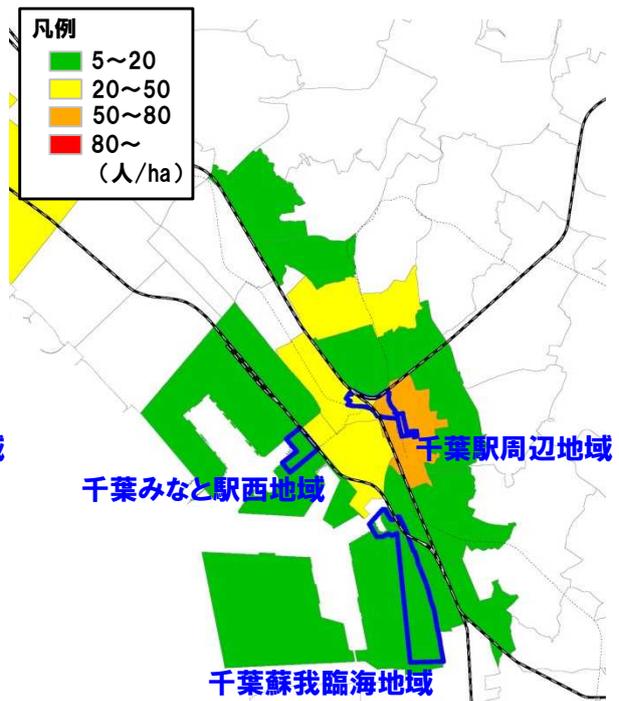


図 14時台における小ゾーン別帰宅困難者数

<中央線周辺>

都市再生緊急整備地域

その他駅周辺半径1km圏



図 14時台における小ゾーン別屋外滞留人口



図 14時台における小ゾーン別帰宅困難者数

<南武線周辺>

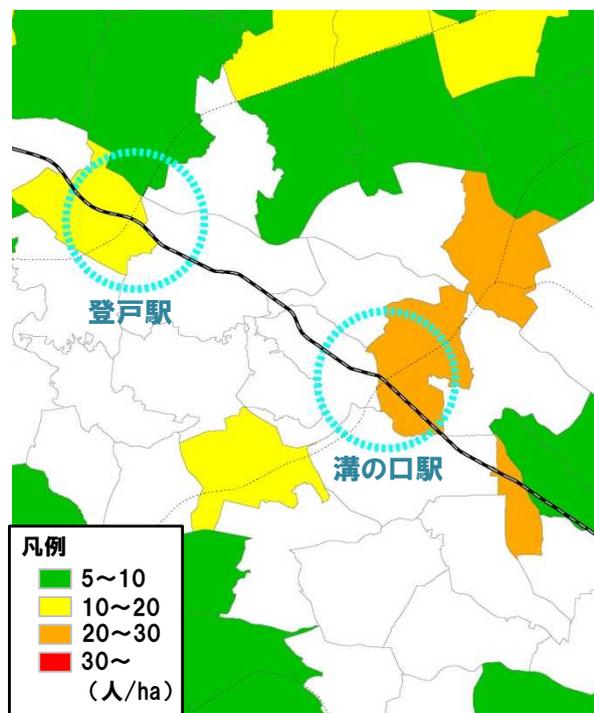


図 14時台における小ゾーン別屋外滞留人口

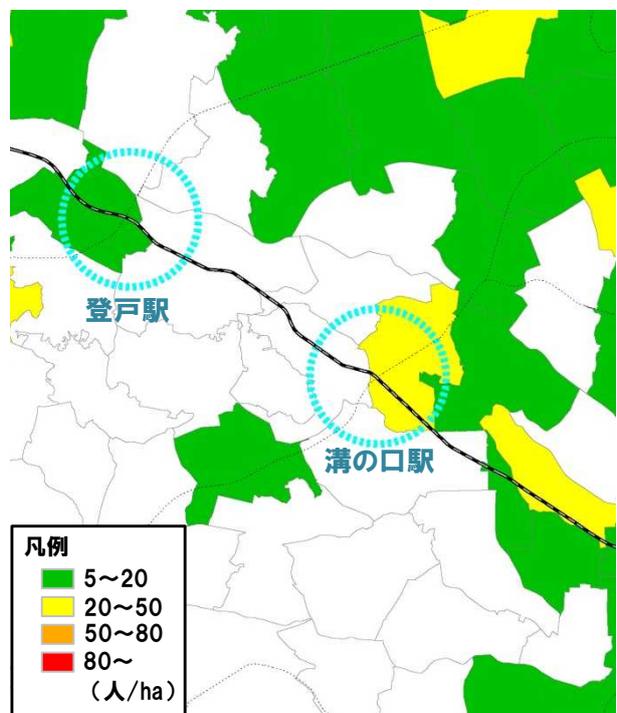


図 14時台における小ゾーン別帰宅困難者数

<川崎市周辺>

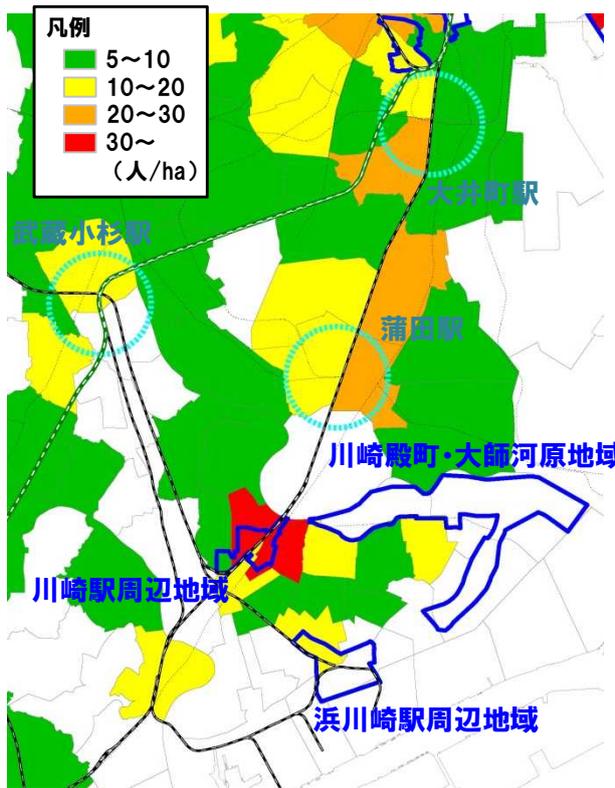


図 14時台における小ゾーン別屋外滞留人口

都市再生緊急整備地域

その他駅周辺半径1km圏

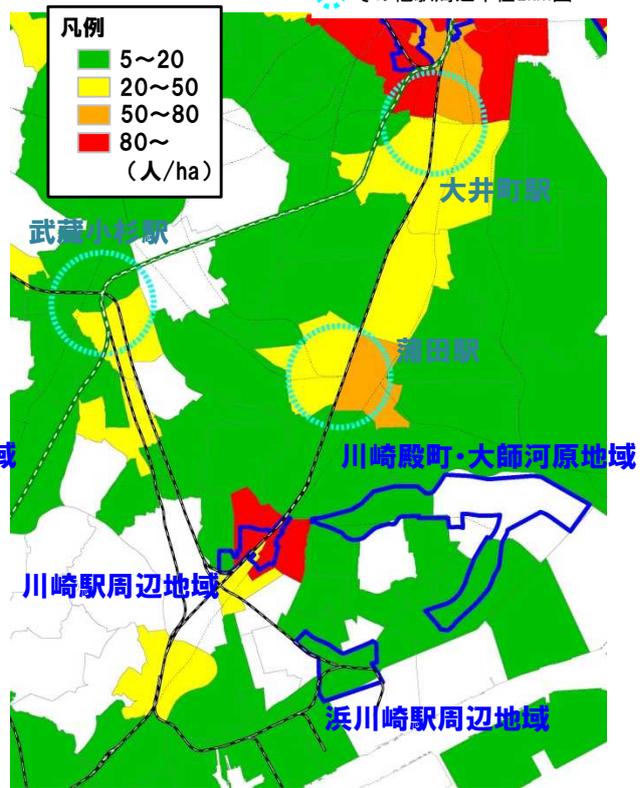


図 14時台における小ゾーン別帰宅困難者数

<横浜市周辺>

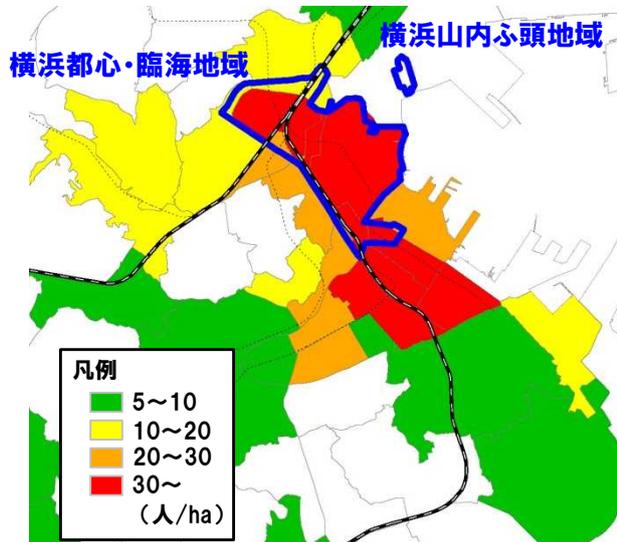


図 14時台における小ゾーン別屋外滞留人口

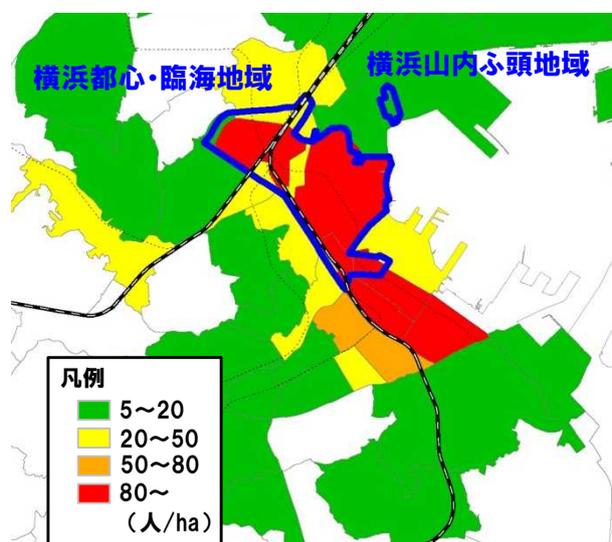


図 14時台における小ゾーン別帰宅困難者数

< 藤沢市周辺 >

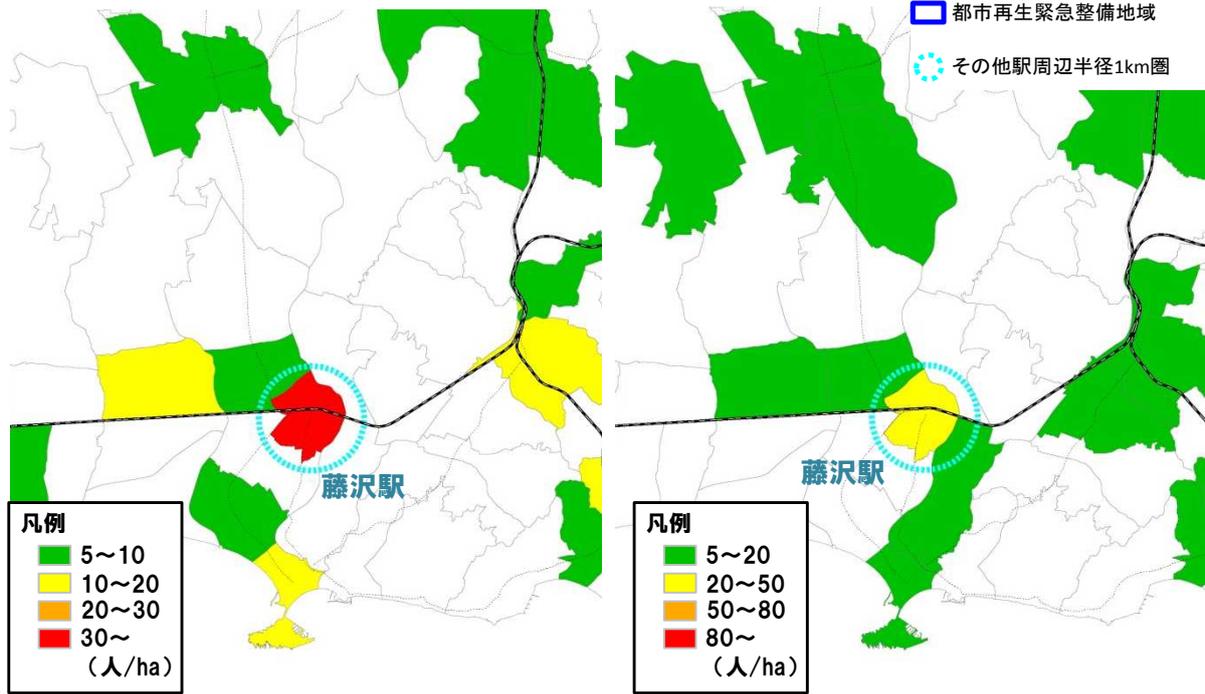


図 14時台における小ゾーン別屋外滞留人口

図 14時台における小ゾーン別帰宅困難者数

< 町田市周辺 >

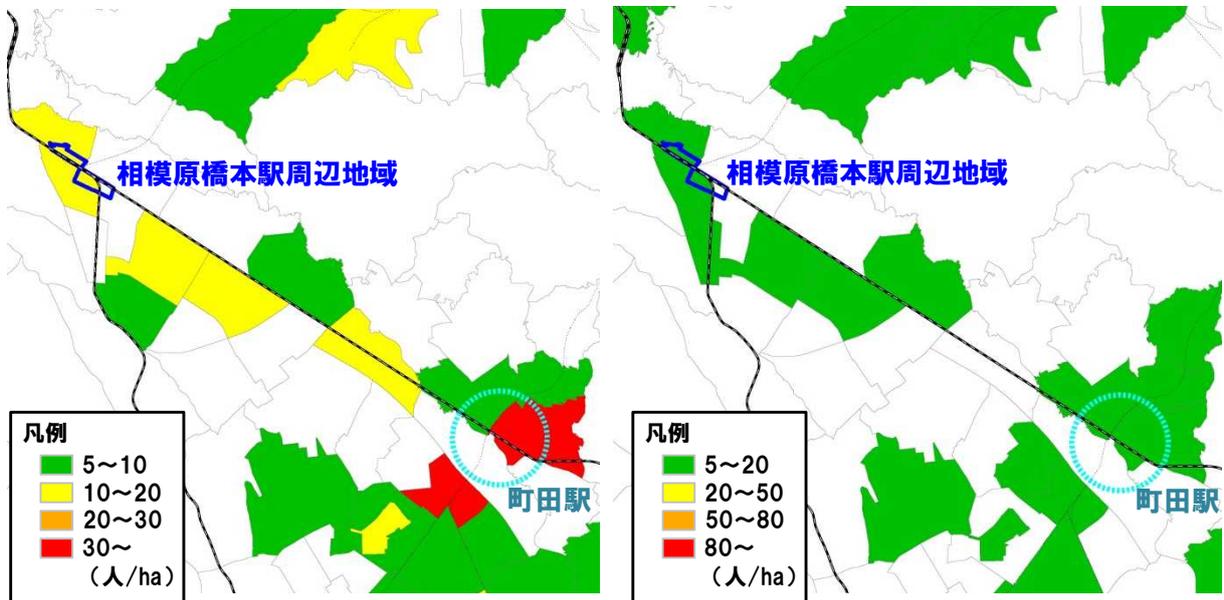


図 14時台における小ゾーン別屋外滞留人口

図 14時台における小ゾーン別帰宅困難者数

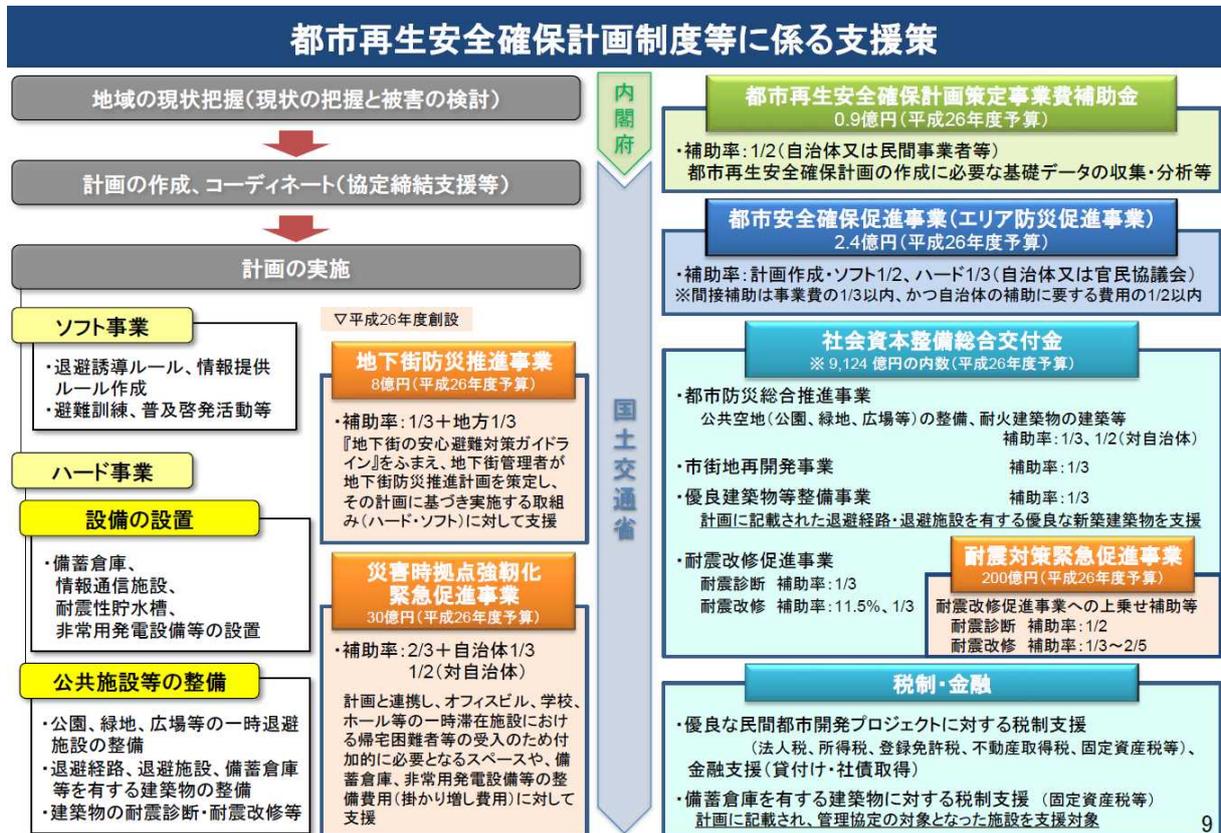
## 2章. 帰宅困難者対策が必要な地域における取組状況の把握及び課題の抽出

前章で把握した帰宅困難者対策が必要な地域において、地方公共団体や鉄道事業者、その他の民間事業者等（地権者組織やまちづくり団体等も含む）の取組状況を把握するとともに、取組を進めるにあたって隘路となっている課題の抽出を行う。その際、計画作成段階と事業実施段階等に分けて検討を行うこととする。

検討にあたっては、まちづくり推進課で実施している既存の自治体アンケート結果をもとに、都市再生安全確保計画の策定状況に応じて対象地域を分類し、追加アンケートを実施して必要項目を把握・整理し、課題を抽出することとする。

### 2-1. 現行の都市再生安全確保計画制度等に係る支援策

現行の都市再生安全確保計画制度に係る支援策は以下の通りである。この支援策の内容を前提として、追加アンケートの対象地域別のアンケートの設問項目を検討する。



# 都市再生安全確保計画策定事業費補助金

○都市再生緊急整備地域において、地方公共団体や民間事業者等の調査に対して、支援を行う。

**事業概要・目的**

- 東日本大震災の教訓を踏まえ、人口・機能が集積するターミナル駅周辺において大規模災害時の滞留・帰宅困難者対策を講じ、大都市における人的被害の抑制、都市の経済活動の継続を目的として、都市再生特別措置法に都市再生安全確保計画制度を創設（平成24年度改正）。
- 本制度は、都市再生緊急整備地域において、官民からなる都市再生緊急整備協議会が、首都直下地震等の大規模災害に備え、エリア全体の視点からハード・ソフト両面の防災対策を総合的に盛り込んだ計画を作成し、計画に基づき事業等を実施するもの。
- 計画の作成に当たっては、発災時の滞在者等の行動、機能集積の状況、インフラ及び建築物等の状況などを詳細に把握するとともに、公共・公益的空間への受入環境の整備（事業者等関係者相互の連携等）が必要となる。
- このため、本経費により、都市再生緊急整備地域において、基礎データの収集・分析等に要する費用に対して補助を行い、計画の作成等を支援するもの。

**都市再生安全確保計画の作成・実施の流れ**

多様な主体（地方公共団体や民間事業者等）の参画

地域の現状把握（基礎データの収集・分析等） ← 補助

都市再生安全確保計画の策定・実施等

効果の検証と計画の改善

都市再生の推進

都市再生安全確保計画策定事業費補助金

人口・機能が集積したエリアのイメージ(大丸有地区)

**資金の流れ**

国 → 補助金 (1/2) → 地方公共団体、民間事業者等

**期待される効果**

○大規模災害が発生した場合における甚大な人的・経済的被害等を抑制及び立地企業の業務継続性の確保が図られるとともに、都市再生が推進される。

# 都市再生安全確保計画策定事業費補助金(事業内容、手続き)

**目的**

首都直下地震等の大規模災害の発生に備え、都市再生緊急整備地域において都市再生緊急整備協議会が作成する都市再生安全確保計画に必要な基礎データ収集等に要する費用に対する補助を行い、都市再生安全確保計画の作成や同計画に基づく事業等の実施を促進し、都市再生緊急整備地域における滞在者等の安全の確保を図ることを目的とする。

**事業概要**

**【事業内容】**

都市再生安全確保計画の作成に必要な地方公共団体等が実施する基礎データの収集・分析等の実施に要する経費に対して、補助を行う。

- ・ 地域内の滞在人口の推計
- ・ 地域内の建築物の耐震性能に係るデータの収集・分析
- ・ ライフラインの防災性能に係るデータの収集・分析
- ・ 地域内の退避場所に係る現況調査
- ・ 地域内の退避施設に係る現況調査
- ・ 退避者の退避行動シミュレーション
- ・ 退避経路の安全性の検証
- ・ 退避者の退避場所・退避施設への収容状況の分析
- ・ その他都市再生安全確保計画の作成に必要なデータの収集・分析等

**【事業主体】** 地方公共団体、民間事業者等

**【補助率】** 1/2

**【補助申請】**

内閣府地域活性化推進室  
(内閣官房地域活性化統合事務局)

①交付申請※  
 ②交付決定※、③補助金交付

事業主体  
(地方公共団体、民間事業者等)

※ 交付申請は、補助事業の実施主体から内閣府地域活性化推進室に直接申請。但し、民間事業者等が実施主体の場合は、本補助金交付の適格性があるか否かを審査するにあたり、関係地方公共団体へ意見照会による調査等を行う。

# 都市安全確保促進事業（エリア防災促進事業）

平成26年度予算：国費2.4億円

○東日本大震災において、首都圏で約515万人に及ぶ帰宅困難者が発生し大きな混乱が生じたこと等を踏まえ、都市機能が集積した地域における大規模な震災の発生が社会経済に与える影響に鑑み、都市再生緊急整備地域内及び主要駅周辺の滞在者等の安全と都市機能の継続を図るため、官民連携による一体的・計画的なソフト・ハード両面の対策への支援を実施。  
【平成24年度創設】

## 都市再生緊急整備地域内＋主要駅周辺

※平成25年度に下線部分の制度拡充を実施。



※都市再生緊急整備地域：都市再生特別措置法に基づき、都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として指定された地域（平成25年7月時点で62地域）。  
※主要駅周辺：1日あたりの乗降客数が30万人以上の駅周辺。

12

## 都市再生安全確保計画に記載された備蓄倉庫に係る課税の特例措置の延長（固定資産税等）

○大規模な地震が発生した場合における都市再生緊急整備地域内の滞在者等の安全の確保を図るため、都市再生緊急整備協議会が作成する都市再生安全確保計画に記載された備蓄倉庫に係る課税の特例措置を2年間延長する。

**施策の背景**

**現状・課題**

- 東日本大震災の際に、管理者の異なる様々な施設が集積する大都市の交通結節点周辺等のエリアにおいて、**避難者・帰宅困難者等による大きな混乱が発生**。
- 新宿駅周辺は、超高層ビルからの避難者と交通結節点に向かう帰宅困難者等により、人があふれ、大きな混乱が生じた。
- 首都直下地震等の大規模な地震が発生した場合には、建物損壊、交通機関のマヒ等により、**甚大な人的・物的被害が想定**。

⇒ 官民の連携によるハード・ソフト両面にわたる都市の安全確保策が必要  
⇒ **都市再生特別措置法の改正（平成24年7月1日施行）**

※東日本大震災当日の新宿駅

**都市再生安全確保計画制度** 平成24年度に都市再生特別措置法を改正し創設

**都市再生緊急整備地域の協議会**

**都市再生安全確保計画を作成**

《構成員》

- ・国、都道府県、市町村
- ・大規模ビル等所有者
- ・鉄道事業者等

・都市再生安全確保施設の整備（避難施設、避難経路、**備蓄倉庫**等）  
・避難施設への誘導、災害情報・公共交通機関の運行情報等の提供、備蓄物の提供、避難訓練等

⇒ 計画に記載された事業等の実施主体は、計画に従って事業等を実施

**本特例の対象設備イメージ**

備蓄倉庫を都市再生安全確保計画に記載

**税制要望の概要**

都市再生安全確保計画に記載され、都市再生特別措置法に規定する管理協定の対象となった備蓄倉庫に対して

⇒ 固定資産税・都市計画税について、最初の5年間で、価格に2/3を参照し、1/2以上5/6以下の範囲内において市町村の条例で定める割合を乗じて得た額を課税標準とする措置を2年間延長する。

**減税額のイメージ**

備蓄倉庫の延床面積 × 建物の固定資産税評価額 × (1-条例で定める割合2/3) × (1.4%+0.3%) =  $\frac{200\text{㎡}}{100,000\text{㎡}} \times 210\text{億円} \times 1/3 \times 1.7\% \approx 24\text{万円/年}$

固定資産税率 都市計画税率 (10万㎡×100万円/坪×70%)

## 2-2. 既存アンケート調査の実施状況および結果の整理

本節では、まちづくり推進課で既の実施しているアンケート調査の結果を整理する。

### (1) 既存アンケートの実施状況

表 既存アンケートによる把握状況

把握項目	都市再生安全確保計画			事業対象外 (乗降客数20~30万人の駅)
	策定済	策定中・予定	策定予定なし	
対策の必要性	①	①	①	①
必要性確認のための調査実施有無(帰宅困難者数推計等)	③帰宅困難者数 想定有無・方法等	③帰宅困難者数 想定有無・方法等	③帰宅困難者数 想定有無・方法等	×
自治体、鉄道事業者、民間企業、地元団体等の取組	①	①	①	①
計画策定段階の課題	①(自由記入)	①(自由記入) 計画以外の取組の課題	①(自由記入) 計画以外の取組の課題	①(自由記入) 計画以外の取組の課題
事業実施段階の課題	①(自由記入)	—	—	—
概算要望提出状況	④	④	④・⑤	—
補助率up時の要望	④	④	④・⑤	—
計画を策定しない理由	—	—	②(回答漏れあり)	—

※既存アンケート：

①取組状況等調査(H26.5.21~6.4)／②計画策定意向調査(H26.7.23~8.22)／③帰宅困難者数想定調査(H26.8.22~8.29)／④予算概算要望追加調査(H26.9.19~9.26)／⑤再追加調査(H26.10.9~10.14)

### (2) アンケートの対象地域

#### 1) 策定済地域

- ・都市再生緊急整備地域

札幌市	【特定地域】札幌都心地域
新宿区	【特定地域】新宿駅周辺地域
横浜市	横浜都心・臨海地域・北仲通地区
横浜市	【特定地域】横浜都心・臨海地域・横浜駅周辺地区
川崎市	川崎駅周辺地域
名古屋市	【特定地域】名古屋駅周辺・伏見・栄地域
京都市	京都駅周辺地域
大阪市	【特定地域】大阪駅周辺
大阪市	【特定地域】中之島地域
大阪市	【特定地域】御堂筋周辺地域
大阪市	【特定地域】大阪コスモスクエア駅周辺地域

- ・乗降客数30万人以上の主要駅周辺地域

足立区	1,492,287	北千住駅
立川市	381,804	立川駅
藤沢市	388,102	藤沢駅

2) 策定中・策定予定地域

・都市再生緊急整備地域

千代田区	【特定地域】東京都心・臨海地域
中央区	【特定地域】東京都心・臨海地域
港区	【特定地域】東京都心・臨海地域
江東区	【特定地域】東京都心・臨海地域
品川区	大崎駅周辺地域
渋谷区	【特定地域】渋谷駅周辺地域
藤沢市	辻堂駅周辺地域
大阪市	大阪ビジネスパーク駅周辺・天満橋駅周辺地域
福岡市	【特定地域】福岡都心地域
仙台市	仙台長町駅東地域
厚木市	本厚木駅周辺地域
北九州市	北九州黒崎駅南地域
仙台市	仙台駅西・一番町地域
川口市	川口駅周辺地域
北九州市	小倉駅周辺地域

・乗降客数30万人以上の主要駅周辺地域

品川区	380,505	大井町駅
中野区	384,695	中野駅
豊島区	2,542,771	池袋駅
足立区	486,177	綾瀬駅
千代田区	374,338	飯田橋駅
千代田区	342,621	神保町駅
品川区	624,922	目黒駅
荒川区	363,404	西日暮里駅
荒川区	312,250	日暮里駅
川崎市	359,451	武蔵小杉駅
大阪市	214,505	新大阪駅
新宿区	893,943	高田馬場駅
名古屋市	252,739	金山駅

3) 策定予定なし地域

・都市再生緊急整備地域

さいたま市	さいたま新都心駅周辺地域
千葉市	千葉蘇我臨海地域
千葉市	千葉駅周辺地域
千葉市	千葉みなと駅西地域
柏市	柏駅周辺地域
千代田区	秋葉原・神田地域
台東区	秋葉原・神田地域
港区、品川区	【特定地域】品川駅・田町駅周辺地域
新宿区	環状四号線新宿富久沿道地域
横浜市	横浜山内ふ頭地域
横浜市	戸塚駅周辺地域
横浜市	横浜上大岡駅西地域
川崎市	【特定地域】川崎殿町・大師河原地域
川崎市	浜川崎駅周辺地域
相模原市	相模原橋本駅周辺地域
岐阜市	岐阜駅北・柳ヶ瀬通周辺地域
静岡市	東静岡駅周辺地域
浜松市	浜松駅周辺地域
名古屋市	名古屋千種・鶴舞地域
名古屋市	名古屋臨海地域
京都市	京都南部油小路通沿道地域
京都市	京都久世高田・向日寺戸地域
向日市	京都久世高田・向日寺戸地域
長岡京市	長岡京駅周辺地域
大阪市	難波・湊町地域
大阪市	阿倍野地域
堺市	堺鳳駅南地域
堺市	堺東駅西地域
堺市	堺臨海地域
豊中市	千里中央駅周辺地域
高槻市	高槻駅周辺地域
守口市	守口大日地域
寝屋川市	寝屋川萱島駅東地域
寝屋川市	寝屋川市駅東地域
神戸市	神戸ポートアイランド西地域
神戸市	神戸三宮駅周辺・臨海地域
尼崎市	尼崎臨海西地域
尼崎市	西日本旅客鉄道尼崎駅北地域
岡山市	岡山駅周辺・表町地域
広島市	広島駅周辺地域
福山市	福山駅南地域
高松市	高松駅周辺・丸亀町地域
福岡市	福岡香椎・臨海東地域
那覇市	那覇旭橋駅東地域

・乗降客数30万人以上の主要駅周辺地域

さいたま市	645,510	大宮駅
船橋市	628,368	西船橋駅
船橋市	471,327	船橋駅
松戸市	310,038	松戸駅
新宿区	333,567	市ヶ谷駅
台東区	610,957	上野駅
墨田区	565,203	押上駅
目黒区	380,865	中目黒駅
大田区	419,783	蒲田駅
渋谷区	453,457	代々木上原駅
渋谷区	366,556	恵比寿駅
武蔵野市	427,823	吉祥寺駅
町田市	505,220	町田駅
国分寺市	327,633	国分寺駅
川崎市	328,882	溝の口駅
相模原市	206,525	橋本駅
大阪市	475,968	京橋駅
大阪市	392,077	鶴橋駅

4) 都市再生安全確保計画制度の対象地域外（乗降客数20～30万人の駅）

越谷市	264,251	南越谷駅
朝霞市	267,578	朝霞台駅
習志野市	274,564	津田沼駅
千代田区	231,945	九段下駅
千代田区	218,197	水道橋駅
新宿区	283,915	四ツ谷駅
台東区	263,866	御徒町駅
台東区	201,988	浅草駅
墨田区	279,462	錦糸町駅
江東区	279,929	新木場駅
港区	211,291	六本木駅
渋谷区	226,593	原宿駅
練馬区	218,402	小竹向原駅
文京区	200,089	春日駅
杉並区	232,345	荻窪駅
世田谷区	265,604	下北沢駅
豊島区	245,713	巣鴨駅
川崎市	295,256	登戸駅
横浜市	259,438	日吉駅
横浜市	232,393	長津田駅
横浜市	228,108	新横浜駅
横浜市	226,492	菊名駅
横浜市	207,075	あざみ野駅
海老名市	263,759	海老名駅
鎌倉市	214,189	大船駅
大和市	219,075	大和駅
大阪市	234,283	新今宮駅
堺市	217,570	中百舌鳥駅

《参考①：取組状況等調査（H26.5.21～6.4）》

都市再生緊急整備地域アンケート		主要駅(乗降客数20万人以上)アンケート	
Q1	当該地域における帰宅困難者対策について、「自治体」として必要だと考えているかどうか回答して下さい。 A1:①必要である、②必要でない、③分からない 「①必要である」と判断した理由、「②必要でない」と判断した理由、「③分からない」場合は必要性の判断をしていない理由について記入欄に回答して下さい。	Q1	当該駅周辺における帰宅困難者対策について、「自治体」として必要だと考えているかどうか回答して下さい。 A1:①必要である、②必要でない、③分からない 「①必要である」と判断した理由、「②必要でない」と判断した理由、「③分からない」場合は必要性の判断をしていない理由について記入欄に回答して下さい。
Q2	(※Q1で「①必要である」と回答した場合のみ回答して下さい。) 当該地域における帰宅困難者対策について、「自治体」として何らかの取組を行っているかどうか回答して下さい。 A2:①行っている、②行っていない 「②行っていない」場合は、その理由について記入欄に回答して下さい。	Q2	(※Q1で「①必要である」と回答した場合のみ回答して下さい。) 当該駅周辺における帰宅困難者対策について、「自治体」として何らかの取組を行っているかどうか回答して下さい。 A2:①行っている、②行っていない 「②行っていない」場合は、その理由について記入欄に回答して下さい。
Q3	(※Q1で「①必要である」と回答した場合のみ回答して下さい。) 当該地域における帰宅困難者対策について、「自治体」として取組(計画作成、事業実施等)を進めるにあたって、何らかの課題が生じているかどうか回答して下さい。 A3:①生じている、②生じていない 「①生じている」場合は、その内容について記入欄に回答して下さい。	Q3	(※Q1で「①必要である」と回答した場合のみ回答して下さい。) 当該駅周辺における帰宅困難者対策について、「自治体」として取組(計画作成、事業実施等)を進めるにあたって、何らかの課題が生じているかどうか回答して下さい。 A3:①生じている、②生じていない 「①生じている」場合は、その内容について記入欄に回答して下さい。
Q4	当該地域における帰宅困難者対策について、「鉄道事業者」が主体となって何らかの取組を行っているかどうか回答して下さい。 A4:①行っている、②行っていない 「①行っている」場合は、鉄道事業者名と取組内容について記入欄に回答して下さい。複数ある場合は全て記入して下さい。	Q4	当該駅周辺における帰宅困難者対策について、「鉄道事業者」が主体となって何らかの取組を行っているかどうか回答して下さい。 A4:①行っている、②行っていない 「①行っている」場合は、鉄道事業者名と取組内容について記入欄に回答して下さい。複数ある場合は全て記入して下さい。
Q5	当該地域における帰宅困難者対策について、鉄道事業者以外の民間事業者等(地権者組織やまちづくり団体等を含む)が主体となって何らかの取組を行っているかどうか回答して下さい。 A5:①行っている、②行っていない 「①行っている」場合は、団体名と取組内容について記入欄に回答して下さい。複数ある場合は全て記入して下さい。	Q5	当該駅周辺における帰宅困難者対策について、鉄道事業者以外の民間事業者等(地権者組織やまちづくり団体等を含む)が主体となって何らかの取組を行っているかどうか回答して下さい。 A5:①行っている、②行っていない 「①行っている」場合は、団体名と取組内容について記入欄に回答して下さい。複数ある場合は全て記入して下さい。
Q6	当該地域における帰宅困難者対策について、複数の関係機関からなる協議会(都市再生特措法に基づく法定協議会だけでなく、任意のものを含む)を開催しているかどうか回答して下さい。 A6:①開催している、②開催していない 「①開催している」場合は、協議会名と協議内容について記入欄に回答して下さい。複数ある場合は全て記入して下さい。	Q6	当該駅周辺における帰宅困難者対策について、複数の関係機関からなる協議会(任意のものを含む)を開催しているかどうか回答して下さい。 A6:①開催している、②開催していない 「①開催している」場合は、協議会名と協議内容について記入欄に回答して下さい。複数ある場合は全て記入して下さい。
Q7	当該地域における帰宅困難者対策に係る何らかの計画(都市再生特措法に基づく都市再生安全確保計画だけでなく、避難訓練や情報伝達等に係る任意の計画を含む)を作成しているかどうか回答して下さい。 A7:①作成済、②作成中、③作成予定、④作成する予定はない 「①作成済」、「②作成中」の場合は、計画名と作成主体を記入欄に回答して下さい。複数ある場合は全て記入して下さい。	Q7	当該駅周辺における帰宅困難者対策に係る何らかの計画(避難訓練や情報伝達等に係る任意の計画を含む)を作成しているかどうか回答して下さい。 A7:①作成済、②作成中、③作成予定、④作成する予定はない 「①作成済」、「②作成中」の場合は、計画名と作成主体を記入欄に回答して下さい。複数ある場合は全て記入して下さい。
Q8	都市再生特措法に基づく都市再生安全確保計画に記載された備蓄倉庫については、当該備蓄倉庫の所有者等と地方公共団体との間で管理協定(同法第45条の16)を締結することにより、当該備蓄倉庫に係る固定資産税の課税標準について特例(※)を受けられます。(※5年間、1/2以上5/6以下の範囲内で地方公共団体が条例で定める割合) つきましては、当該特例の対象となり得る(地方公共団体と管理協定を締結する)備蓄倉庫の有無について、今後の見込みも含めてご回答をお願いします。	—	—
Q9	帰宅困難者対策の取組を推進するにあたり必要な支援などあれば、自由に記入してください。	Q8	帰宅困難者対策の取組を推進するにあたり必要な支援などあれば、自由に記入してください。

《参考②：計画策定意向調査（H26.7.23～8.22）》

都市再生緊急整備地域(72地区)		一日の乗降客数30万人以上の主要駅(33地区)	
Q1	都市再生安全確保計画及びエリア防災計画の策定意向（策定意向の有無、策定期、策定・見直し予定時期、策定しない理由等） ■策定意向の有無：①策定済／②作成中／③意向あり／④検討中／⑤意向なし ※全ての地域について必ず記入ください	Q1	都市再生安全確保計画及びエリア防災計画の策定意向（策定意向の有無、策定期、策定・見直し予定時期、策定しない理由等） ■策定意向の有無：①策定済／②作成中／③意向あり／④検討中／⑤意向なし ※全ての地域について必ず記入ください

《参考③：帰宅困難者数想定調査（H26.8.22～8.29）》

- ・算出有無、想定値、算出主体、算出根拠、算出エリアデータ、算出時期

《参考④：平成27年度予算概算要望に係る追加調査（H26.9.19～9.26）》

都市再生緊急整備地域(76地区)		一日の乗降客数30万人以上の主要駅(34地区)	
Q1	I.平成27年度予算概算要望調査(8月22日時点)において、国費の要望を出したか A:①要望を出した、②要望を出していない	Q1	I.平成27年度予算概算要望調査(8月22日時点)において、国費の要望を出したか A1:①要望を出した、②要望を出していない
Q2	(Iにおいて①要望を出したと回答した地域) II.平成27年度から現行の補助率を嵩上げた場合、平成27年度事業費の要望の追加を検討するか A:①検討する、②検討しない	Q2	(Iにおいて①要望を出したと回答した地域) II.平成27年度から現行の補助率を嵩上げた場合、平成27年度事業費の要望の追加を検討するか A2:①検討する、②検討しない
Q3	(IIで①検討すると回答した地域) 具体的な追加要望事業費	Q3	(IIで①検討すると回答した地域) 具体的な追加要望事業費
Q4	(IIで②検討しないと回答した地域) 何があれば検討するか	Q4	(IIで②検討しないと回答した地域) 何があれば検討するか
Q5	(Iにおいて②要望を出していないと回答した地域) III.平成27年度から現行の補助率を嵩上げた場合、平成27年度国費の要望の追加を検討するか A:①検討する、②検討しない	Q5	(Iにおいて②要望を出していないと回答した地域) III.平成27年度から現行の補助率を嵩上げた場合、平成27年度国費の要望の追加を検討するか A:①検討する、②検討しない
Q6	(IIIで①検討すると回答した地域) 具体的な追加要望国費	Q6	(IIIで①検討すると回答した地域) 具体的な追加要望国費
Q7	(IIIで②検討しないと回答した地域) 何があれば検討するか	Q7	(IIIで②検討しないと回答した地域) 何があれば検討するか

《参考⑤：平成27年度予算概算要望に係る再追加調査（H26.10.9～10.14）》

都市再生緊急整備地域※(7地区)		一日の乗降客数30万人以上の主要駅※(23地区)	
Q1	I.「都市再生安全確保計画及びエリア防災計画」の策定意向 A1:①作成する予定、②作成しない、③作成するかどうか検討中	Q1	I.「都市再生安全確保計画及びエリア防災計画」の策定意向 A1:①作成する予定、②作成しない、③作成するかどうか検討中
Q2	(Iで「①作成する予定」と回答した地区) II.計画の策定予定時期 A2:①H27、②H28、③H29、④H30、⑤おおよそH30末まで、⑥H31以降、⑦未定	Q2	(Iで「①作成する予定」と回答した地区) II.計画の策定予定時期 A2:①H27、②H28、③H29、④H30、⑤おおよそH30末まで、⑥H31以降、⑦未定
Q3	III.平成27年度以降嵩上の場合における「都市再生安全確保計画及びエリア防災計画」の策定意向 A3:①作成する予定、②作成しない、③作成するかどうか検討中	Q3	III.平成27年度以降嵩上の場合における「都市再生安全確保計画及びエリア防災計画」の策定意向 A3:①作成する予定、②作成しない、③作成するかどうか検討中
Q4	(IIIで「①作成する予定」と回答した地区) IV.嵩上有の場合の計画の策定予定時期 A4:①H27、②H28、③H29、④H30、⑤おおよそH30末まで、⑥H31以降、⑦未定	Q4	(IIIで「①作成する予定」と回答した地区) IV.嵩上有の場合の計画の策定予定時期 A4:①H27、②H28、③H29、④H30、⑤おおよそH30末まで、⑥H31以降、⑦未定
※平成26年7月23日依頼調査において「都市再生安全確保計画及びエリア防災計画の策定意向」の問いに対して「策定済み・作成中」以外の回答をされた地域(30地域)			

(2) 取組状況等調査 (H26.5.21~6.4) の回答集計結果

「帰宅困難者対策の取組状況」について	都市安全確保促進事業の対象地域 都市再生安全確保計画の状況				エリア防災促進事業の対象地域 エリア防災計画の状況				③対象外(乗降客数20万人以上~30万人未満の駅周辺) 都市再生安全確保計画(エリア防災計画)の状況				
	①a)策定済み	①b)策定中 or策定予定	②策定予定なし	合計	①a)策定済み	①b)策定中 or策定予定	②策定予定なし	合計	a)策定済み	b)策定中or 策定予定	策定予定なし	未調査	合計
	11地区	15地区	43地区	69地区	3地区	11地区	17地区	31地区	0地区	2地区	1地区	28地区	31地区
(1)帰宅困難者対策の必要性・課題認識													
①必要である	11 15.9%	15 21.7%	31 44.9%	57 82.6%	3 9.7%	11 35.5%	17 54.8%	31 100.0%	0 0.0%	2 6.5%	1 3.2%	27 87.1%	30 96.8%
②必要でない	0 0.0%	0 0.0%	6 8.7%	6 8.7%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%
③分からない	0 0.0%	0 0.0%	6 8.7%	6 8.7%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 3.2%	1 3.2%
(2)対策の検討状況													
1)自治体での帰宅困難者対策の取組状況 ※(1)で必要と回答した地区のみ													
①行っている	11 19.3%	13 22.8%	23 40.4%	47 82.5%	3 9.7%	10 32.3%	17 54.8%	30 96.8%	0 0.0%	2 6.7%	1 3.3%	24 80.0%	27 90.0%
②行っていない	0 0.0%	2 3.5%	8 14.0%	10 17.5%	0 0.0%	1 3.2%	0 0.0%	1 3.2%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	3 10.0%	3 10.0%
2)鉄道事業者が主体となった帰宅困難者対策の取組状況													
①行っている	4 5.8%	3 4.3%	5 7.2%	12 17.4%	2 6.5%	5 16.1%	7 22.6%	14 45.2%	0 0.0%	1 3.2%	0 0.0%	15 48.4%	16 51.6%
②行っていない	7 10.1%	12 17.4%	38 55.1%	57 82.6%	1 3.2%	6 19.4%	10 32.3%	17 54.8%	0 0.0%	1 3.2%	0 0.0%	13 41.9%	14 45.2%
③不明	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 3.2%	0 0.0%	1 3.2%
3)鉄道事業者以外の民間事業者が主体となった帰宅困難者対策の取組状況													
①行っている	5 7.2%	8 11.6%	9 13.0%	22 31.9%	1 3.2%	2 6.5%	3 9.7%	6 19.4%	0 0.0%	1 3.2%	0 0.0%	7 22.6%	8 25.8%
②行っていない	6 8.7%	7 10.1%	32 46.4%	45 65.2%	2 6.5%	9 29.0%	14 45.2%	25 80.6%	0 0.0%	1 3.2%	0 0.0%	21 67.7%	22 71.0%
③不明	0 0.0%	0 0.0%	2 2.9%	2 2.9%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 3.2%	0 0.0%	1 3.2%
(3)自治体での帰宅困難者対策を進める際の課題 (計画記載内容、計画策定段階、事業段階など) ※(1)で必要と回答した地区のみ													
①生じている	10 17.5%	11 19.3%	18 31.6%	39 68.4%	2 6.5%	10 32.3%	17 54.8%	29 93.5%	0 0.0%	2 6.7%	1 3.3%	22 73.3%	25 83.3%
②生じていない	1 1.8%	4 7.0%	13 22.8%	18 31.6%	1 3.2%	1 3.2%	0 0.0%	2 6.5%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	5 16.7%	5 16.7%

※b)策定中or策定予定には、「策定中」、「意向あり」、「検討中」を含む

(3) 取組状況等調査 (H26.5.21~6.4) の回答分析結果と追加アンケートの実施方針

1) 策定済み自治体 : ①-a)

(a)都市再生安全確保計画策定済の都市再生緊急整備地域 (11地域)

○策定済み自治体は、全自治体が帰宅困難者対策の必要性を認識し自治体としての取組も実施しているが、鉄道事業者の取組は1/3程度、民間事業者の取り組みは半数弱。

○ほとんどの自治体で課題があると回答しており、計画策定後の事業実施段階に関わる、「一時滞在施設の確保」「関係主体間調整」「備蓄物資や保管場所確保」「事業者に対する責務の明確化」等が多くなっている。

○取組に必要な支援としては、「民間事業者に対するインセンティブや補助・財政措置」「施設管理者の責任回避」等が多くなっている。

⇒計画策定済み自治体に対しては、基本的な課題は把握できていると想定されるため、把握済みの「計画策定段階の課題」「事業実施段階の課題」を、他自治体が計画策定の際に参考にできるよう整理する。

把握項目	まちづくり推進課アンケートの回答状況
1)帰宅困難者対策の必要性・課題認識 Q1:自治体として必要かどうかとその理由	○必要と認識:11/11 ・通勤や買物などでの来街者が多く大量の帰宅困難者が発生(11)
2)対策の検討状況と関連資料収集 Q2:Q1で必要+対策の取組有無とその理由 Q4:鉄道事業者が主体となった取組有無と その内容 Q5:上記以外の民間事業者等が主体となっ た取組有無とその内容	○自治体としての取組なし:0/11 ○鉄道事業者が主体の取組:4/11 ・一時滞在スペースの確保、水や食料、防寒具の備蓄(2) ・鉄道利用者の改札規制、駅構内入場規制、運行情報等提供、避難誘導案内、マップ・ハンドブック作成(1) ・協議会・部会参加(1) ・避難誘導訓練(1) ○民間事業者が主体の取組:5/11 ・協議会等への参加(2) ・地域継続計画の策定(1) ・地区交通計画への帰宅困難者対策貢献施設の誘導方針(1) ・災害に対する基本的な方針、体制整備などの検討(1)
3)計画記載の対策の内容自体の課題 4)計画策定段階の課題 5)事業実施段階の課題 Q3:Q1で必要+取組を進めるにあたっての 課題有無とその内容	○課題がある地域:10/11 ・一時滞在施設の確保・運営(9) ・帰宅困難者誘導體制づくり、関係主体間調整(8) ・備蓄物資の確保(資金・保管場所)(5) ・事業者(集客施設管理者含む)に対する責務の明確化(4) ・情報提供設備整備(2) ・帰宅困難者の誘導・要援護者への対応(1)
6)その他 Q6:複数の関係機関からなる協議会(法定・ 任意)の開催状況 Q7:安全確保計画以外を含めた計画策定状 況(作成済、作成中、作成予定、予定な し) Q9:対策の取組推進に必要な支援等(自由 記入)	○協議会開催:9/11 ○安全確保計画以外を含む計画: ・作成済7/11地域…安全確保計画(6)、地域防災計画(1)、情報受伝達マニ ュアル(1) ・作成予定4/11地域…地域防災計画(1) ○必要な支援等の記入状況:8/11 ・協力民間事業者へのインセンティブ、直接補助、財政措置(6) ・帰宅困難者受入時の施設管理者の責任回避(4) ・大規模商業施設等民間事業者への取組義務づけ(1) ・国・関係機関施設の一時滞在施設化(1) ・災害対策のための複数の制度の整理(1) ・柔軟に使用できる予算の充実(1) ・国の主導的な調整による広域的な帰宅支援情報提供(1)

(b)エリア防災計画策定済の乗降客数30万人以上の駅（3駅）

- 策定済み自治体は、全自治体が帰宅困難者対策の必要性を認識し自治体としての取組も実施している。
- ほとんどの自治体で課題があると回答しており、計画策定後の事業実施段階に関わる、「一時滞在施設の確保」が挙げられている。
- 取組に必要な支援としては、訓練に関するものと市内他駅での計画策定を視野に入れた補助要件の緩和が挙げられている。
- ⇒基本的には、前項「(a)都市再生安全確保計画策定済の都市再生緊急整備地域」と同様、把握済みの「計画策定段階の課題」「事業実施段階の課題」を、他自治体が計画策定の際に参考にできるよう整理する。

把握項目	まちづくり推進課アンケートの回答状況
1)帰宅困難者対策の必要性・課題認識 Q1:自治体として必要かどうかとその理由	○必要と認識:3/3 ・東日本大震災の教訓(3)
2)対策の検討状況と関連資料収集 Q2:Q1で必要+対策の取組有無とその理由 Q4:鉄道事業者が主体となった取組有無と その内容 Q5:上記以外の民間事業者等が主体となっ た取組有無とその内容	○自治体としての取組なし:0/3 ○鉄道事業者が主体の取組:2/3 ・備蓄物資の確保(2) ・一時滞在場所の確保(1) ○民間事業者が主体の取組:1/3 ・一時滞在場所と備蓄品の確保(1)
3)計画記載の対策の内容自体の課題 4)計画策定段階の課題 5)事業実施段階の課題 Q3:Q1で必要+取組を進めるにあたっての 課題有無とその内容	○課題がある駅:2/3 ・一時滞在施設の確保(2) ・駅周辺事業者への周知方法(1)
6)その他 Q6:複数の関係機関からなる協議会(法定・ 任意)の開催状況 Q7:安全確保計画以外を含めた計画策定状 況(作成済、作成中、作成予定、予定な し) Q8:対策の取組推進に必要な支援等(自由 記入)	○協議会開催:3/3 ○安全確保計画以外を含む計画: ・作成済:3/3…都市安全確保促進事業計画(1)、災害時の帰宅困難者・駅 前滞留者に関する対応計画(1)、駅周辺エリア防災計画(1) ○必要な支援等の記入状況:2/3 ・訓練実施時の各機関への許可等の要件緩和(道路や公園の使用等)(1) ・「乗降30万人以上」の補助要件の拡大(「鉄道3線以上が集まるターミナル 駅」、「観光拠点」等)(1)

2) 策定中・策定予定自治体（検討中を含む）：①-b)

(a)都市再生安全確保計画策定中・策定予定の都市再生緊急整備地域（12地域15自治体）

- 策定中・策定予定自治体は、全自治体が帰宅困難者対策の必要性を認識しているが、地域防災計画が存在するため自治体としての取組も実施していない自治体がある。鉄道事業者の取組は少なく、民間事業者の取り組みの方が多い。
  - 多くの自治体で課題があると回答しており、やはり計画策定後の事業実施段階に関わる、「一時滞在施設の確保」「関係主体間調整」「事業者に対する責務の明確化」「備蓄物資や保管場所確保」等が多いほか、「昼夜間人口比の大きさ」「帰宅困難者数の想定がない」「行政内部の横断的な組織」といった計画策定段階の課題も見られる。
  - 取組に必要な支援は必ずしも多くは記載されていないが、「民間事業者に対するインセンティブや補助・財政措置」「施設管理者の責任回避」のほか、「基礎資料作成に対する補助」「行政内部の連携に関わる法制度」「先進的な事例紹介」等も見られる。
- ⇒策定中・策定予定自治体に対しては、既に把握している「計画策定段階の課題」を他自治体が計画策定の際に参考となるよう整理する。
- ⇒また、「事業実施段階の課題」として、策定済自治体で回答があった、「一時滞在施設の確保」「関係主体間調整」「備蓄物資や保管場所確保」「事業者に対する責務の明確化」等を、選択肢として提示することが考えられる。

把握項目	まちづくり推進課アンケートの回答状況
1)帰宅困難者対策の必要性・課題認識 Q1:自治体として必要かどうかとその理由	○必要と認識: 15/15 <ul style="list-style-type: none"> <li>・東日本大震災当日に多くの帰宅困難者が発生(6)</li> <li>・多くの帰宅困難者が発生すると想定(5)</li> <li>・市と民間企業との連携し災害対策を実施するため(2)</li> <li>・再開発の進展による連携の必要性(1)</li> <li>・昼夜間人口比が大きく、駅乗降客数が多い(1)</li> </ul>
2)対策の検討状況と関連資料収集 Q2:Q1で必要+対策の取組有無とその理由 Q4:鉄道事業者が主体となった取組有無とその内容 Q5:上記以外の民間事業者等が主体となった取組有無とその内容	○自治体としての取組なし: 2/15 <ul style="list-style-type: none"> <li>・市全体の地域防災計画があるため地区単位の対策は非実施(2)</li> </ul> ○鉄道事業者が主体の取組: 3/15 <ul style="list-style-type: none"> <li>・帰宅困難者対策訓練(2)</li> <li>・協議会事務局(1)</li> </ul> ○民間事業者が主体の取組: 8/15地域 <ul style="list-style-type: none"> <li>・関係主体の調整・協力事項(2)</li> <li>・災害時の情報提供、トイレの利用、水道水の提供、地図の提供(2)</li> <li>・帰宅困難者対応指針策定、訓練実施(1)</li> <li>・定期的な会合等の実施による知識集約、訓練等(1)</li> <li>・計画策定に向けた基礎調査実施(1)</li> <li>・企業や大学等との協定締結・協力支援(1)</li> </ul>
3)計画記載の対策の内容自体の課題 4)計画策定段階の課題 5)事業実施段階の課題 Q3:Q1で必要+取組を進めるにあたっての課題有無とその内容	○課題がある地域: 11/15 <ul style="list-style-type: none"> <li>・一時滞在施設の確保・運営(6)</li> <li>・帰宅困難者誘導體制づくり、関係主体間調整(3)</li> <li>・事業者(集客施設管理者含む)に対する責務の明確化(3)</li> <li>・備蓄物資の確保(資金・保管場所)(2)</li> <li>・情報提供設備整備(1)</li> <li>・帰宅困難者の誘導・要援護者への対応(1)</li> <li>・昼夜間人口比の大きさ(1)</li> <li>・駅周辺帰宅困難者数の想定がない(1)</li> <li>・行政内部の横断的な体制づくり(1)</li> <li>・発災想定時刻を変えた訓練、女性参加者の拡大(1)</li> <li>・指針の地域への周知(1)</li> </ul>
6)その他	○協議会開催: 7/15

Q6:複数の関係機関からなる協議会(法定・任意)の開催状況	○安全確保計画以外を含む計画: ・作成済5/15…地域防災計画(2)、帰宅困難者支援施設運営計画(1)、駅ルール(1)、駅周辺帰宅困難者対策訓練実施要領(1)
Q7:安全確保計画以外を含めた計画策定状況(作成済、作成中、作成予定、予定なし)	・作成中3/15…帰宅困難者対策マニュアル(1)、駅周辺帰宅困難者対応指針(1)
Q9:対策の取組推進に必要な支援等(自由記入)	・作成予定6/15…都市再生安全確保計画(2) ・作成予定なし1/15
	○必要な支援等の記入状況:8/15 ・帰宅困難者受入時の施設管理者の責任回避(2) ・国・関係機関施設の一時滞在施設化(2) ・民間事業者・エリマネ団体へのインセンティブ、直接補助、財政措置(1) ・備蓄品の更新経費補助(1) ・自治体ではなく受入施設が直接管理する備蓄倉庫に対する支援(1) ・基礎資料(駅毎の帰宅困難者数等)作成に関する補助制度(1) ・行政内部が連携して対策に取り組める法制度(1) ・先進的な取組事例を聴ける機会(1) ・都道府県による情報伝達設備整備(1)

(b)エリア防災計画策定中・策定予定の乗降客数30万人以上の駅(13駅)※新大阪・金山駅含む

○策定中・策定予定自治体は、全自治体が帰宅困難者対策の必要性を認識しており、ほとんどが自治体としての取組を行っている。駅の場合は鉄道事業者の取組が多く、民間事業者の取り組みの方が少ない。
○多くの自治体で課題があると回答しており、特に「一時滞在施設の確保」が多くなっており、駅だけでは確保が難しいことの裏返しの可能性がある。このほか、「昼夜間人口比の大きさ」「帰宅困難者数の想定がない」といった計画策定段階の課題も都市再生緊急整備地域の場合と同様に見られる。
○協議会の開催割合は少ない。取組に必要な支援は必ずしも多くは記載されていないが、備蓄物資等への補助やスペース・倉庫確保への容積緩和などが見られる
⇒策定中・策定予定自治体に対しては、緊急整備地域と同様に、「計画策定段階の課題」を他自治体が計画策定の際に参考となるよう整理する。
⇒また、「事業実施段階の課題」として、策定済自治体で回答があった、「一時滞在施設の確保」「関係主体間調整」「備蓄物資や保管場所確保」「事業者に対する責務の明確化」等を、選択肢として提示することが考えられる。

把握項目	まちづくり推進課アンケートの回答状況
1)帰宅困難者対策の必要性・課題認識 Q1:自治体として必要かどうかとその理由	○必要と認識:13/13 ・多くの帰宅困難者が発生すると想定(6) ・東日本大震災当日に多くの帰宅困難者が発生(3) ・緊急輸送道路に近接(2) ・開発の進展による連携の必要性(2)
2)対策の検討状況と関連資料収集 Q2:Q1で必要+対策の取組有無とその理由 Q4:鉄道事業者が主体となった取組有無とその内容 Q5:上記以外の民間事業者等が主体となった取組有無とその内容	○自治体としての取組なし:1/13 ・H26年度に帰宅困難者対策協議会を立ち上げ予定(1) ○鉄道事業者が主体の取組:6/13 ・防災会議参加、協議会開催(3) ・備蓄物資の確保(2) ・訓練の実施(2) ・一時滞在場所の確保(1) ・災害時に一時滞在施設マップ配付(1) ○民間事業者が主体の取組:3/13

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・協議会開催(1)</li> <li>・備蓄物資の確保(1)</li> <li>・一時滞在場所の確保(1)</li> <li>・訓練の実施(1)</li> <li>・定期的な会合等の実施による知識集約、訓練等(1)</li> </ul>
<p>3)計画記載の対策の内容自体の課題</p> <p>4)計画策定段階の課題</p> <p>5)事業実施段階の課題</p> <p>Q3:Q1で必要+取組を進めるにあたっての課題有無とその内容</p>	<p>○課題がある駅:12/13</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一時滞在施設の確保(10)</li> <li>・備蓄物資の確保(資金・保管場所)(3)</li> <li>・昼夜間人口比の大きさ(2)</li> <li>・駅周辺帰宅困難者数の想定がない(2)</li> <li>・帰宅困難者誘導體制づくり、関係主体間調整(1)</li> <li>・事業者(集客施設管理者含む)に対する責務の明確化(1)</li> <li>・帰宅困難者の誘導・要援護者への対応(1)</li> <li>・帰宅困難者数を発生させない取組、支援スポットの整備(1)</li> </ul>
<p>6)その他</p> <p>Q6:複数の関係機関からなる協議会(法定・任意)の開催状況</p> <p>Q7:安全確保計画以外を含めた計画策定状況(作成済、作成中、作成予定、予定なし)</p> <p>Q8:対策の取組推進に必要な支援等(自由記入)</p>	<p>○協議会開催:5/13</p> <p>○安全確保計画以外を含む計画:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・作成済1/13…帰宅困難者対策計画(1)</li> <li>・作成中2/13…帰宅困難者対策マニュアル(2)</li> <li>・作成予定7/13…市の帰宅困難者対策方針(1)</li> <li>・作成予定なし3/13</li> </ul> <p>○必要な支援等の記入状況:4/13</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・備蓄物資購入助成(2)</li> <li>・民間事業者へのインセンティブ、直接補助、財政措置(1)</li> <li>・訓練実施時の各機関への許可等の要件緩和(道路や公園の使用等)(1)</li> <li>・一時滞在スペースや防災倉庫に対する容積緩和(1)</li> </ul>

3) 策定予定なし：②

(a)都市再生安全確保計画の策定予定がない都市再生緊急整備地域（42地域44自治体）

- 策定予定なし自治体の中には、帰宅困難者対策の必要性がない、もしくはわからないという自治体が一定数見られる。その理由として、ターミナル駅でない、集客施設がない、駅の周辺ではない、特定地域ではなく市全体での検討が必要、等が挙げられている。
  - 自治体としての取組をやっていない自治体が一定数見られ、地域防災計画での対応や前項の対策の必要性がない理由と同様の意見もある。また、鉄道事業者や民間事業者の取組も少なくなっている。
  - 課題があるとの回答割合も少なくなっており、特に「一時滞在施設の確保」が多いほか、備蓄物資の確保、事業者の責務のほか、計画策定段階の課題と対策の必要性がない理由が見られる。
  - 協議会開催割合やその他の計画も少なく、取組に必要な支援も記載は少ない。その中には財政措置が多くなっている。
  - 計画策定意向調査において「意向なし」としている理由を確認すると、「必要なし」と「対策あり」が最も多く、次いで「協議会がない」といった理由や「地域防災計画で対応」「市全体で検討が必要」といった回答も多い。このほか、「開発動向見極め後」「帰宅困難者数算定後」という今後の対応が想定される地域もある。
- ⇒策定予定なしの自治体については、「今後制度を活用する可能性、条件（補助率嵩上げや優遇制度などの支援強化）」を把握することが考えられる。
- ⇒また、協議会組織がある地域については、事業者や地元団体を対象に、計画策定ニーズがあるかどうかを尋ねることが考えられる。
- ⇒一方で、そもそも駅乗降客数や集客施設が少ない都市再生緊急整備地域に対しては、屋外滞留者数や帰宅困難者数が少ないと想定されるため、アンケートを行わないことも考えられる。

把握項目	まちづくり推進課アンケートの回答状況
1)帰宅困難者対策の必要性・課題認識 Q1:自治体として必要かどうかとその理由	<p>○必要でない:6/44</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ターミナル駅がなく不特定多数が出入りする施設が集積していない(2)</li> <li>・1日あたり乗降客数が少ない(1)</li> <li>・駅がターミナルではない(1)</li> <li>・集客施設がほとんどない(1)</li> <li>・当該地域だけではなく市域全体としての対策が必要(1)</li> </ul> <p>○わからない:6/44</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該地域だけではなく市内4駅の対策が必要(2)</li> <li>・地域としては必要だが当自治体エリアがわずかしかなかった(1)</li> <li>・今後の大規模商業施設の完成に合わせて検討(1)</li> <li>・駅がターミナルではない(1)</li> <li>・鉄道駅周辺地域ではない(1)</li> </ul>
2)対策の検討状況と関連資料収集 Q2:Q1で必要+対策の取組有無とその理由 Q4:鉄道事業者が主体となった取組有無とその内容 Q5:上記以外の民間事業者等が主体となった取組有無とその内容	<p>○自治体としての取組なし:9/44</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域防災計画を改訂し記載(3)</li> <li>・今後の課題として認識(2)</li> <li>・東日本大震災当日に避難所で対応可能だった(1)</li> <li>・市の帰宅困難者対策基本指針で対応(1)</li> <li>・一時滞在施設の協定をホテル事業者と検討中(1)</li> <li>・都心部のような大量の帰宅困難者数の発生が想定されない(1)</li> </ul> <p>○鉄道事業者が主体の取組:5/44</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・避難訓練実施(1)、市との覚書締結(1)、対策マニュアル作成(1)、水や食糧の備蓄(1)</li> <li>○民間事業者が主体の取組: 9/44 <ul style="list-style-type: none"> <li>・一時滞在施設の指定(3)</li> <li>・備蓄物資保管場所の提供(1)</li> <li>・体験訓練(1)</li> <li>・定期的な会合等の実施による知識集約、訓練等(1)</li> <li>・協議会(1)</li> <li>・市の防災ゾーンの取り扱い等の説明(1)</li> </ul> </li> </ul>
<p>3)計画記載の対策の内容自体の課題 4)計画策定段階の課題 5)事業実施段階の課題 Q3:Q1で必要+取組を進めるにあたっての課題有無とその内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○課題がある地域: 18/44 <ul style="list-style-type: none"> <li>・一時滞在施設の確保・運営(12)</li> <li>・備蓄物資の確保(資金・保管場所)(5)</li> <li>・事業者(集客施設管理者含む)に対する責務の明確化(4)</li> <li>・帰宅困難者誘導体制づくり、協議会運営、関係主体間調整(3)</li> <li>・帰宅困難者の誘導への対応(2)</li> <li>・昼夜間人口比の大きさ(1)</li> <li>・計画策定の人員・予算不足(1)</li> <li>・徒歩帰宅者支援・搬送等の広域的な取組(1)</li> <li>・駅利用通勤者の通勤距離がそれほど遠くなく、対策が想定しにくい(1)</li> </ul> </li> </ul>
<p>6)その他 Q6:複数の関係機関からなる協議会(法定・任意)の開催状況 Q7:安全確保計画以外を含めた計画策定状況(作成済、作成中、作成予定、予定なし) Q9:対策の取組推進に必要な支援等(自由記入)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○協議会開催: 9/44</li> <li>○安全確保計画以外を含む計画: <ul style="list-style-type: none"> <li>・作成済5/44…地域防災計画(1)、一時滞在施設マップ(1)、対応マニュアル(1)、駅周辺混乱防止対策(1)</li> <li>・作成中4/44…地域防災計画(改訂時今後記載予定)(2)、災害対策本部「避難者・駅対応班」計画(1)、帰宅困難者対応訓練(2)</li> <li>・作成予定11/44…市全域の帰宅困難者計画(2)、対応マニュアル(1)</li> <li>・作成予定なし20/44</li> </ul> </li> <li>○必要な支援等の記入状況: 11/44 <ul style="list-style-type: none"> <li>・民間事業者等への財政措置(4)</li> <li>・帰宅困難者受入時の施設管理者の責任回避(2)</li> <li>・国・関係機関施設の一時滞在施設化(2)</li> <li>・鉄道事業者・大規模集客施設への建物安全対策、一時滞在受入指導(1)</li> <li>・発災時の道路交通情報配信(1)</li> <li>・鉄道事業者の協力に対する国からの働きかけ、広域的な普及啓発(1)</li> <li>・帰宅抑制の啓発、事業者に対するスペースや物資確保のルール化(1)</li> </ul> </li> </ul>
<p>7)計画策定意向調査:策定意向なしの理由</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○意向なし: 41/44 <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅や機能集積がなく必要なし(7)</li> <li>・対策あり(7)</li> <li>・協議会がない(6)</li> <li>・記載なし(5)</li> <li>・地域防災計画で対応(5)</li> <li>・市全体で取り組む(4)</li> <li>・今後の開発見極め後(3)</li> <li>・帰宅困難者数把握後検討(3)</li> <li>・当該地域は他自治体内が中心(1)</li> <li>・地域整備方針にない(1)</li> </ul> </li> </ul>

(b)エリア防災計画の策定予定がない乗降客数30万人以上の駅（18駅）※橋本駅含む

- 乗降客数30万人以上の駅がある自治体は、都市再生緊急整備地域の場合と異なり、全自治体が帰宅困難者対策の必要性があると回答し、かつ自治体としての取組も実施しており、比較的鉄道事業者の取組も見られるが、民間事業者の取組は少ない。
- 課題があるとの回答割合も全自治体となっており、「一時滞在施設の確保」「主体間調整」「備蓄物資の確保」「事業者の責務」など、取組を実施しているためか、事業実施段階の課題が多くなっている。
- 協議会開催割合やその他の計画も比較的多く、取組に必要な支援の記載も半数程度にみられ、内容は実践的で多岐にわたっている。
- 計画策定意向調査において「意向なし」としている理由を確認すると、「対策あり」と「記載なし」が最も多く、他は個別理由となっており「東日本大震災当時に混乱がなかった」「協議会設置後検討」「関係者の合意が得られていない」などの回答がある。
- ⇒策定予定なしの自治体については、都市再生緊急整備地域の場合と異なり駅乗降客数自体が多いため個別対策を実施している自治体も多いことから、「今後制度を活用する可能性、条件（補助率嵩上げや優遇制度などの支援強化）」を把握することが考えられる。
- ⇒「意向なし」の理由未記入の自治体には、再度確認することが考えられる。
- ⇒また、協議会組織がある地域については、事業者や地元団体を対象に、補助率嵩上げや優遇制度などの支援強化を条件とした計画策定ニーズがあるかどうかを尋ねることが考えられる。（この場合、既存調査によるH27予算要望を前提とした訊き方にしないことが考えられる。）

把握項目	まちづくり推進課アンケートの回答状況
1)帰宅困難者対策の必要性・課題認識 Q1:自治体として必要かどうかとその理由	○必要と認識:18/18 <ul style="list-style-type: none"> <li>・多くの帰宅困難者が発生すると想定(8)</li> <li>・東日本大震災当日に多くの帰宅困難者が発生(6)</li> <li>・駅利用者、施設集積が多い(2)</li> <li>・災害初動時の対応策として必要(1)</li> </ul>
2)対策の検討状況と関連資料収集 Q2:Q1で必要+対策の取組有無とその理由 Q4:鉄道事業者が主体となった取組有無とその内容 Q5:上記以外の民間事業者等が主体となった取組有無とその内容	○自治体としての取組なし:0/18 ○鉄道事業者が主体の取組:7/18 <ul style="list-style-type: none"> <li>・協議会等開催(2)</li> <li>・備蓄物資の確保(4)</li> <li>・一時滞在場所の確保(1)</li> <li>・訓練の実施、安全ハンドブック発行(1)</li> <li>・市と帰宅困難者誘導に関する協定締結(1)</li> </ul> ○民間事業者が主体の取組:3/18 <ul style="list-style-type: none"> <li>・協議会開催(1)</li> <li>・備蓄物資の確保(1)</li> <li>・訓練の実施(1)</li> </ul>
3)計画記載の対策の内容自体の課題 4)計画策定段階の課題 5)事業実施段階の課題 Q3:Q1で必要+取組を進めるにあたっての課題有無とその内容	○課題がある駅:18/18 <ul style="list-style-type: none"> <li>・一時滞在施設の確保(11)</li> <li>・協議会開催、関係主体間調整(6)</li> <li>・備蓄物資の確保(資金・保管場所)(5)</li> <li>・事業者(集客施設管理者含む)に対する責務の明確化(3)</li> <li>・帰宅困難者の誘導・要援護者への対応(2)</li> <li>・一時滞在施設のわかりにくさ、開設時間による人員確保(1)</li> <li>・徒歩帰宅者支援・搬送等の広域的な取組(1)</li> </ul>
6)その他	○協議会開催:10/18

<p>Q6:複数の関係機関からなる協議会(法定・任意)の開催状況</p> <p>Q7:安全確保計画以外を含めた計画策定状況(作成済、作成中、作成予定、予定なし)</p> <p>Q8:対策の取組推進に必要な支援等(自由記入)</p>	<p>○安全確保計画以外を含む計画:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・作成済3/18…地域防災計画(1)、一時滞在施設マップ(1)、駅ルール(1)</li> <li>・作成予定9/18…駅滞留者対策活動マニュアル(1)、駅周辺混乱防止対策マニュアル(1)</li> <li>・作成予定なし6/18</li> </ul> <p>○必要な支援等の記入状況: 9/18</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・民間事業者等への財政措置(2)</li> <li>・駅周辺への帰宅困難者支援施設の確保(2)</li> <li>・国・関係機関施設の一時滞在施設化(2)</li> <li>・鉄道事業者・大規模集客施設への建物安全対策、一時滞在受入指導(2)</li> <li>・発災時の道路交通情報配信(1)</li> <li>・鉄道事業者の協力に対する国からの働きかけ、広域的な普及啓発(1)</li> <li>・国・都による具体的な対策の方向性提示(1)</li> <li>・平時からの市民啓発、一時滞在施設等への誘導ツール整備、災害情報表示用のデジタルサイネージ等のツール整備(1)</li> </ul>
<p>7)計画策定意向調査:策定意向なしの理由</p>	<p>○意向なし: 17/18</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対策あり、他の任意団体での検討あり(6)</li> <li>・記載なし(6)</li> <li>・東日本大震災時に大きな混乱なし(2)</li> <li>・他自治体側に駅出口があり検討中(1)</li> <li>・協議会設置後に検討(1)</li> <li>・関係者の合意が得られていない(1)</li> </ul>

4) 対象地域外（乗降客数20～30万人の駅／28駅）：③

<p>○対象地域外の自治体でも、ほとんどが帰宅困難者対策の必要性があると回答しており、自治体としての取組も多い。鉄道事業者の取組は比較的に見られる一方、民間事業者の取組は少ない。</p> <p>○課題があるとの回答割合も比較的多く、計画の策定予定がない乗降客数30万人以上の駅のある自治体と同様、「一時滞在施設の確保」「情報伝達手段の構築」「主体間調整」「事業者の責務」など、取組を実施しているためか、事業実施段階の課題が多くなっている。</p> <p>○協議会開催割合やその他の計画は半数弱に留まっている。取組に必要な支援の記載は比較的多く、「情報伝達設備の整備」「民間事業者等への財政措置」「国・関係機関施設の一時的滞在施設化」が多く、その他多岐にわたっている。</p> <p>⇒対象外の自治体については、エリア防災計画の補助対象となった場合に、計画策定意向があるかを尋ねることが考えられる。</p> <p>⇒また、協議会組織がある地域については、事業者や地元団体を対象に、上記と同様に補助対象となった場合の計画策定ニーズがあるかどうかを尋ねることが考えられる。</p>
---

把握項目	まちづくり推進課アンケートの回答状況
1)帰宅困難者対策の必要性・課題認識 Q1:自治体として必要かどうかとその理由	○わからない:1/28 ・鉄道事業者や周辺施設の意向を把握していない(今後調査を行い検討)
2)対策の検討状況と関連資料収集 Q2:Q1で必要+対策の取組有無とその理由 Q4:鉄道事業者が主体となった取組有無とその内容 Q5:上記以外の民間事業者等が主体となった取組有無とその内容	○自治体としての取組なし:3/28 ・協議会の設置へ向けた取組中(1) ・今年度PT調査データを活用し駅周辺の人の動きを把握してから検討(1) ○鉄道事業者が主体の取組:15/28 ・備蓄物資の確保(5) ・帰宅困難者対策マップ(4) ・協議会等開催(3) ・訓練の実施(3) ・一時滞在所の確保(2) ・帰宅困難者誘導(2) ・鉄道事業者毎のマニュアル(1) ・自治体との情報共有ホットライン(1) ○民間事業者が主体の取組:7/28 ・一時滞在施設確保(4) ・訓練の実施(2) ・協議会の開催(2)
3)計画記載の対策の内容自体の課題 4)計画策定段階の課題 5)事業実施段階の課題 Q3:Q1で必要+取組を進めるにあたっての課題有無とその内容	○課題がある駅:23/28 ・一時滞在施設の確保(8) ・情報伝達手段の構築(6) ・協議会開催、関係主体間調整(4) ・事業者(集客施設管理者含む)に対する責務の明確化(4) ・備蓄物資の確保(資金・保管場所)(2) ・昼夜間人口の差が大きくかつ駅の利用者が多い(2) ・帰宅困難者の誘導・要援護者への対応(1) ・一斉帰宅抑制の周知(1) ・他駅の対策を先行しており未実施(1) ・企業のBCPとの整合(1)
6)その他 Q6:複数の関係機関からなる協議会(法定・任意)の開催状況 Q7:安全確保計画以外を含めた計画策定状況(作成済、作成中、作成予定、予定なし) Q8:対策の取組推進に必要な支援等(自由記入)	○協議会開催:12/28 ○安全確保計画以外を含む計画: ・作成済10/28…地域防災計画(6)、帰宅困難者支援マニュアル(3)、帰宅困難者対策計画(1) ・作成中2/28…駅周辺帰宅困難者対策訓練(1) ・作成予定6/28…業務継続計画の中で対応(1) ・作成予定なし10/28 ○必要な支援等の記入状況:20/28 ・(国・都道府県等による)情報伝達設備の整備(7) ・民間事業者等への財政措置(4)

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国・関係機関施設の一時滞在施設化(4)</li> <li>・帰宅困難者受入時の施設管理者の責任回避(2)</li> <li>・鉄道事業者・大規模集客施設への建物安全対策、一時滞在受入指導(1)</li> <li>・発災時の道路交通情報配信(1)</li> <li>・鉄道事業者の努力義務明文化(1)</li> <li>・平時からの啓発(1)</li> <li>・先進的な取組の情報提供(1)</li> <li>・緊急時交通網整備(1)</li> </ul>
--	--

#### (4) 帰宅困難者数想定調査 (H26.8.22~8.29) の回答状況

<p>○都市再生緊急整備地域</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・策定済…ほとんどの地域で駅周辺の帰宅困難者数の想定値がある。</li> <li>・策定中・策定予定…想定値がある地域が多いが、市全域等広域での算定値も半数程度見られるほか、算定されていない地域もある。</li> <li>・策定予定なし…想定値がない地域が圧倒的に多い。</li> </ul> <p>○乗降客数30万人以上の駅</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・策定済…全駅で帰宅困難者数の想定値がある。</li> <li>・策定中・策定予定…半数程度の駅で想定値があるが、広範囲の地域の値が多い。</li> <li>・策定予定なし…都市再生緊急整備地域と異なり、8割の駅で想定値があるが、駅周辺ではなく広範囲の地域の値が多い。</li> </ul> <p>○都市安全確保促進事業の補助対象地域以外の駅 (乗降客数20~30万人の駅)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・調査対象外のため、把握されていない。</li> </ul> <p>⇒現状で事業対象外の自治体に対し、帰宅困難者数の想定を含め、帰宅困難者対策の課題を把握する調査・作業を行っているかを把握することが考えられる。</p>
---

## 2-3. 追加アンケート調査の検討・実施と結果の整理

### (1) 地域別対応アンケートの整理

前章で分析し整理した、「帰宅困難者対策が必要な地域」を含めて、地方公共団体や鉄道事業者、その他の民間事業者等の取組状況を把握するとともに、取組を進めるにあたって隘路となっている課題の抽出を行う。

帰宅困難者対策が必要な地域と、現行の都市再生安全確保計画制度の事業対象地域との関係、およびまちづくり推進課実施アンケートの結果に基づく計画作成状況・意向を踏まえ、各地域別に既存アンケートで把握できていない項目を検討し、複数種類のアンケートを作成し、各自治体に回答を依頼した。発送時期は平成27.1.9（アンケートⅠ）、およびH27.1.26（アンケートⅡ～Ⅳ）である。

表 帰宅困難者対策が必要な地域および計画作成状況・意向に基づいたアンケート種類

帰宅困難者対策が必要な地域	計画作成状況・意向	対応する追加アンケート
都市再生緊急整備地域	計画作成済、作成中・作成予定	アンケートⅠ
	計画作成未定	アンケートⅡ-1
	計画必要なし	アンケートⅡ-2
乗降客数30万人以上の主要駅周辺地域（都市再生緊急整備地域を除く）	計画作成済、作成中・作成予定	アンケートⅠ
	計画必要なし	アンケートⅡ-2
乗降客数20万人以上30万人未満の主要駅周辺地域	—	アンケートⅢ
首都中枢機能維持基盤整備等地区及び南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域における乗降客数が10万人以上20万人未満の主要駅周辺地域（都市再生緊急整備地域を除く）	—	アンケートⅣ

(2) 各アンケート種類別調査項目（既存アンケートおよび追加アンケート）

・既存アンケート（白地）で必ずしも把握されていない      の箇所を追加アンケートで把握する。

地域特性 把握項目 (上段：自治体/下段：民間)	都市安全確保事業（エリア防災促進事業）対象地域				事業対象外地域	
	策定済	策定中・予定	策定未定	策定意向なし	乗降客数20～30万人 主要駅	首都直下地震・南海トラフ地震 関連の政策地域*における 乗降客数10～20万人主要駅
対策の必要性	○⇒把握済①/課題認識を確認	○⇒把握済①/課題認識を確認	○⇒把握済①/課題認識を確認	○⇒把握済①/課題認識を確認	○⇒把握済①/課題認識を確認	○⇒未把握(IV/Q1)/課題認識を確認
自治体、鉄道事業者、民間企業、地元団体等の取組	○⇒把握済① /計画策定以外の取組確認	○⇒把握済① /計画策定以外の取組確認	○⇒把握済① /計画策定以外の取組確認	○⇒把握済① /計画策定以外の取組確認	○⇒把握済① /計画策定以外の取組確認	○⇒未把握(IV/Q2) /計画策定以外の取組確認
必要性確認のための調査実施有無 (帰宅困難者数推計等)	○⇒把握済③ /帰宅困難者推計方法	○⇒把握済③ /帰宅困難者推計方法	○⇒把握済③ /帰宅困難者推計方法	○⇒把握済③ /帰宅困難者推計方法	○⇒未把握(III/Q1) /課題把握作業の有無	○⇒未把握(IV/Q3) /課題把握作業の有無
帰宅困難者対策に係る計画の策定状況	-	-	-	-	-	○⇒未把握(IV/Q4) /課題把握作業の有無
帰宅困難者対策を促進するための支援等	-	-	-	-	○⇒未把握(III/Q2) /自治体が必要とする支援整理	○⇒未把握(IV/Q5) /自治体が必要とする支援整理
計画策定段階の課題	○⇒把握済①/計画制度検討の参考	△(想定含)⇒把握済① /計画制度検討の参考	△(想定含)⇒把握済① /計画制度検討の参考	△(想定含)⇒把握済① /計画制度検討の参考	△(想定含)⇒把握済① /計画制度検討の参考	-
事業実施段階の課題	○⇒把握済①/事業制度検討の参考	-	-	-	-	-
概算要望提出状況	○⇒把握済④/要望状況の把握	○⇒把握済④/要望状況の把握	○⇒把握済④⑤/要望状況の把握	○⇒把握済④⑤/要望状況の把握	-	-
補助率up時の要望	○⇒把握済④/制度への要望と内容	○⇒把握済④/制度への要望と内容	○⇒把握済④⑤/制度への要望・内容	○⇒把握済④⑤/制度への要望・内容	-	-
安全確保計画の圏域、設定理由、課題、調整	○⇒未把握(I/Q1) /圏域設定の目安提示の参考	○⇒未把握(I/Q1) /圏域設定の目安提示の参考	-	-	-	-
地域防災計画との関係	○⇒未把握(I/Q2) /計画策定方法の提示の参考	○⇒未把握(I/Q2) /計画策定方法の提示の参考	-	-	-	-
事業実施段階の課題 (具体項目提示)	○⇒未把握(I/Q3) /こちらで想定した課題を確認し 事業制度検討の参考に	○⇒未把握(I/Q3) /こちらで想定した課題を確認し 事業制度検討の参考に	-	-	-	-
上記課題に対応する 解決方策・支援制度等	○⇒未把握(I/Q4) /解決方策・支援方策の参考	○⇒未把握(I/Q4) /解決方策・支援方策の参考	-	-	-	-
計画を策定しない理由	-	-	○⇒把握済②/制度のもつ課題抽出	○⇒把握済②/制度のもつ課題抽出	-	-
上記理由を克服するための支援内容	-	-	○⇒未把握(II-1/Q1) /制度検討の参考	-	-	-
補助対象となった場合の計画策定可能性	-	-	-	-	○⇒未把握(III/Q3) /自治体の補助ニーズ	○⇒未把握(IV/Q6) /自治体の補助ニーズ
帰宅困難者対策取組の民間事業者・協議会等	○⇒再把握(I/Q5) /ヒアリング先抽出の参考	○⇒再把握(I/Q5) /ヒアリング先抽出の参考	○⇒再把握(II-1/Q2) /ヒアリング先抽出の参考	○⇒再把握(II-2/Q1) /ヒアリング先抽出の参考	○⇒再把握(III/Q4) /ヒアリング先抽出の参考	○⇒未把握(IV/Q7) /ヒアリング先抽出の参考
【民間事業者】 帰宅困難者対策の必要性	○⇒未把握/民間事業者の認識の整理	○⇒未把握/民間事業者の認識の整理	○⇒未把握/民間事業者の認識の整理	○⇒未把握/民間事業者の認識の整理	○⇒未把握/民間事業者の認識の整理	○⇒未把握/民間事業者の認識の整理
【民間事業者】 計画・事業の認知	○⇒未把握/民間事業者の認識の整理	○⇒未把握/民間事業者の認識の整理	○⇒未把握/民間事業者の認識の整理	○⇒未把握/民間事業者の認識の整理	○⇒未把握/民間事業者の認識の整理	○⇒未把握/民間事業者の認識の整理
【民間事業者】 計画策定時の課題	○⇒未把握/民間事業者の認識の整理	○⇒未把握/民間事業者の認識の整理	○⇒未把握/民間事業者の認識の整理	○⇒未把握/民間事業者の認識の整理	○⇒未把握/民間事業者の認識の整理	○⇒未把握/民間事業者の認識の整理
【民間事業者】 事業実施段階の課題	○⇒未把握/民間事業者の認識の整理	○⇒未把握/民間事業者の認識の整理	-	-	-	-
【民間事業者】 計画・事業への質問・要望等	○⇒未把握/民間事業者の認識の整理	○⇒未把握/民間事業者の認識の整理	○⇒未把握/民間事業者の認識の整理	○⇒未把握/民間事業者の認識の整理	○⇒未把握/民間事業者の認識の整理	○⇒未把握/民間事業者の認識の整理

\*「首都中枢機能維持基盤整備等地区」及び「南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域」

※既存アンケート：①取組状況等調査/②計画策定意向調査/③帰宅困難者数想定調査/④予算概算要望追加調査/⑤再追加調査

(3) アンケート種類別対象地域

1) アンケート I : 「都市再生緊急整備地域における都市再生安全確保計画に関する調査」

…対象：計画作成済・作成中・作成予定

自治体名	地域名・駅名	アンケート	計画策定
札幌市	札幌都心地域	別紙1	策定済
仙台市	仙台長町駅東地域	別紙1	予定
仙台市	仙台駅西・一番町地域	別紙1	予定
千代田区	東京都心・臨海地域／大丸有地区	別紙1	策定中
港区	東京都心・臨海地域／浜松町周辺	別紙1	策定中
新宿区	新宿駅周辺地域	別紙1	策定済
品川区	大崎駅周辺地域	別紙1	予定
渋谷区	渋谷駅周辺地域	別紙1	予定
横浜市	横浜都心・臨海地域／北仲通地区	別紙1	予定
横浜市	横浜都心・臨海地域／横浜駅周辺地区	別紙1	策定済
川崎市	川崎駅周辺地域	別紙1	策定済
藤沢市	辻堂駅周辺地域	別紙1	策定中
厚木市	本厚木駅周辺地域	別紙1	策定中
名古屋市	名古屋駅周辺・伏見・栄地域	別紙1	策定済
京都市	京都駅周辺地域	別紙1	策定済
大阪市	大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域／大阪駅周辺	別紙1	策定済
大阪市	大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域／中之島地域	別紙1	予定
大阪市	大阪コスモスクエア駅周辺地域	別紙1	策定済
大阪市	大阪ビジネスパーク駅周辺・天満橋駅周辺地域	別紙1	策定中
高松市	高松駅周辺・丸亀町地域	別紙1	予定
福岡市	福岡都心地域	別紙1	予定

2) アンケート I : 「1日あたりの乗降客数が30万人以上の主要駅周辺地域（都市再生緊急

整備地域を除く）におけるエリア防災計画に関する調査」…対象：計画作成済・作成中・

作成予定

自治体名	地域名・駅名	アンケート	計画策定
千代田区	飯田橋駅	別紙2	予定
千代田区	神保町駅	別紙2	予定
新宿区	高田馬場駅	別紙2	予定
品川区	大井町駅	別紙2	策定中
品川区	目黒駅	別紙2	予定
中野区	中野駅	別紙2	策定中
豊島区	池袋駅	別紙2	策定中
荒川区	西日暮里駅	別紙2	予定
荒川区	日暮里駅	別紙2	予定
足立区	北千住駅	別紙2	策定済
足立区	綾瀬駅	別紙2	策定中
立川市	立川駅	別紙2	策定済
武蔵野市	吉祥寺駅	別紙2	策定済
川崎市	武蔵小杉駅	別紙2	予定
藤沢市	藤沢駅	別紙2	策定済
名古屋市	金山駅	別紙2	予定
大阪市	新大阪駅	別紙2	予定

3) アンケートⅡ-1:「都市再生緊急整備地域における都市再生安全確保計画に関する調査」…対象:計画作成未定

自治体名	地域名・駅名	アンケート	
さいたま市	さいたま新都心駅周辺地域	Ⅱ-1	別紙1
川口市	川口駅周辺地域	Ⅱ-1	別紙1
千葉市	千葉みなと駅西地域	Ⅱ-1	別紙1
千葉市	千葉駅周辺地域	Ⅱ-1	別紙1
千葉市	千葉蘇我臨海地域	Ⅱ-1	別紙1
柏市	柏駅周辺地域	Ⅱ-1	別紙1
千代田区	秋葉原・神田地域	Ⅱ-1	別紙1
港区	【特定地域】品川駅・田町駅周辺地域	Ⅱ-1	別紙1
台東区	秋葉原・神田地域	Ⅱ-1	別紙1
横浜市	横浜上大岡駅西地域	Ⅱ-1	別紙1
横浜市	戸塚駅周辺地域	Ⅱ-1	別紙1
相模原市	相模原橋本駅周辺地域	Ⅱ-1	別紙1
静岡市	東静岡駅周辺地域	Ⅱ-1	別紙1
浜松市	浜松駅周辺地域	Ⅱ-1	別紙1
名古屋市	名古屋千種・鶴舞地域	Ⅱ-1	別紙1
名古屋市	名古屋臨海地域	Ⅱ-1	別紙1
京都市	京都久世高田・向日寺戸地域	Ⅱ-1	別紙1
京都市	京都南部油小路通沿道地域	Ⅱ-1	別紙1
長岡京市	長岡京駅周辺地域	Ⅱ-1	別紙1
大阪市	阿倍野地域	Ⅱ-1	別紙1
大阪市	難波・湊町地域	Ⅱ-1	別紙1
堺市	堺東駅西地域	Ⅱ-1	別紙1
豊中市	千里中央駅周辺地域	Ⅱ-1	別紙1
高槻市	高槻駅周辺地域	Ⅱ-1	別紙1
寝屋川市	寝屋川萱島駅東地域	Ⅱ-1	別紙1
寝屋川市	寝屋川市駅東地域	Ⅱ-1	別紙1
神戸市	神戸ポートアイランド西地域	Ⅱ-1	別紙1
神戸市	神戸三宮駅周辺・臨海地域	Ⅱ-1	別紙1
岡山市	岡山駅周辺・表町地域	Ⅱ-1	別紙1
広島市	広島駅周辺地域	Ⅱ-1	別紙1
北九州市	小倉駅周辺地域	Ⅱ-1	別紙1
北九州市	北九州黒崎駅南地域	Ⅱ-1	別紙1
福岡市	福岡香椎・臨海東地域	Ⅱ-1	別紙1
那覇市	那覇旭橋駅東地域	Ⅱ-1	別紙1

4) アンケートⅡ-2:「都市再生緊急整備地域における都市再生安全確保計画に関する調査」…対象:計画必要なし

自治体名	地域名・駅名	アンケート	
中央区	【特定地域】東京都心・臨海地域／銀座周辺	Ⅱ-2	別紙1
中央区	【特定地域】東京都心・臨海地域／日本橋周辺	Ⅱ-2	別紙1
中央区	【特定地域】東京都心・臨海地域／八重洲・京橋周辺	Ⅱ-2	別紙1
港区	【特定地域】東京都心・臨海地域／新橋・虎ノ門周辺	Ⅱ-2	別紙1
港区	【特定地域】東京都心・臨海地域／赤坂周辺	Ⅱ-2	別紙1
港区	【特定地域】東京都心・臨海地域／六本木周辺	Ⅱ-2	別紙1
新宿区	環状四号線新宿富久沿道地域	Ⅱ-2	別紙1
江東区	【特定地域】東京都心・臨海地域／臨海部	Ⅱ-2	別紙1
横浜市	横浜山内ふ頭地域	Ⅱ-2	別紙1
川崎市	【特定地域】川崎殿町・大師河原地域	Ⅱ-2	別紙1
川崎市	浜川崎駅周辺地域	Ⅱ-2	別紙1
岐阜市	岐阜駅北・柳ヶ瀬通周辺地域	Ⅱ-2	別紙1
向日市	京都久世高田・向日寺戸地域	Ⅱ-2	別紙1
大阪市	【特定地域】御堂筋周辺地域	Ⅱ-2	別紙1
堺市	堺鳳駅南地域	Ⅱ-2	別紙1
堺市	堺臨海地域	Ⅱ-2	別紙1
守口市	守口大日地域	Ⅱ-2	別紙1
尼崎市	西日本旅客鉄道尼崎駅北地域	Ⅱ-2	別紙1
尼崎市	尼崎臨海西地域	Ⅱ-2	別紙1
福山市	福山駅南地域	Ⅱ-2	別紙1

5) アンケートⅡ-2:「1日あたりの乗降客数が30万人以上の主要駅周辺におけるエリア防災計画に関する調査」…対象:計画予定なし

自治体名	地域名・駅名	アンケート	
さいたま市	大宮駅周辺地域	Ⅱ-2	別紙2
船橋市	西船橋駅周辺地域	Ⅱ-2	別紙2
船橋市	船橋駅周辺地域	Ⅱ-2	別紙2
松戸市	松戸駅周辺地域	Ⅱ-2	別紙2
新宿区	市ヶ谷駅周辺地域	Ⅱ-2	別紙2
台東区	上野駅周辺地域	Ⅱ-2	別紙2
墨田区	押上駅周辺地域	Ⅱ-2	別紙2
目黒区	中目黒駅周辺地域	Ⅱ-2	別紙2
大田区	蒲田駅周辺地域	Ⅱ-2	別紙2
渋谷区	恵比寿駅周辺地域	Ⅱ-2	別紙2
渋谷区	代々木上原駅周辺地域	Ⅱ-2	別紙2
町田市	町田駅周辺地域	Ⅱ-2	別紙2
国分寺市	国分寺駅周辺地域	Ⅱ-2	別紙2
川崎市	溝の口駅周辺地域	Ⅱ-2	別紙2
大阪市	京橋駅周辺地域	Ⅱ-2	別紙2
大阪市	鶴橋駅周辺地域	Ⅱ-2	別紙2

6) アンケートⅢ：「乗降客数が20万人以上30万人未満の主要駅周辺地域における帰宅困難者対策に関する調査」

自治体名	地域名・駅名	アンケート	
越谷市	南越谷駅周辺地域	Ⅲ	別紙
朝霞市	朝霞台駅周辺地域	Ⅲ	別紙
習志野市	津田沼駅周辺地域	Ⅲ	別紙
千代田区	九段下駅周辺地域	Ⅲ	別紙
千代田区	水道橋駅周辺地域	Ⅲ	別紙
港区	六本木駅周辺地域	Ⅲ	別紙
新宿区	四ッ谷駅周辺地域	Ⅲ	別紙
文京区	春日駅周辺地域	Ⅲ	別紙
台東区	御徒町駅周辺地域	Ⅲ	別紙
台東区	浅草駅周辺地域	Ⅲ	別紙
墨田区	錦糸町駅周辺地域	Ⅲ	別紙
江東区	新木場駅周辺地域	Ⅲ	別紙
世田谷区	下北沢駅周辺地域	Ⅲ	別紙
渋谷区	原宿駅周辺地域	Ⅲ	別紙
杉並区	荻窪駅周辺地域	Ⅲ	別紙
豊島区	巣鴨駅周辺地域	Ⅲ	別紙
練馬区	小竹向原駅周辺地域	Ⅲ	別紙
横浜市	あざみ野駅周辺地域	Ⅲ	別紙
横浜市	菊名駅周辺地域	Ⅲ	別紙
横浜市	新横浜駅周辺地域	Ⅲ	別紙
横浜市	長津田駅周辺地域	Ⅲ	別紙
横浜市	日吉駅周辺地域	Ⅲ	別紙
川崎市	登戸駅周辺地域	Ⅲ	別紙
鎌倉市	大船駅周辺地域	Ⅲ	別紙
大和市	大和駅周辺地域	Ⅲ	別紙
海老名市	海老名駅周辺地域	Ⅲ	別紙
大阪市	新今宮駅周辺地域	Ⅲ	別紙
堺市	中百舌鳥駅周辺地域	Ⅲ	別紙

7) アンケートⅣ：「首都中枢機能維持基盤整備等地区及び南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域における乗降客数が10万人以上20万人未満の主要駅周辺地域（都市再生緊急整備地域を除く）の帰宅困難者対策に関する調査」

自治体名	地域名・駅名	アンケート	
千代田区	霞ヶ関駅周辺地域	Ⅳ	別紙
千代田区	溜池山王駅周辺地域	Ⅳ	別紙
中央区	茅場町駅周辺地域	Ⅳ	別紙
中央区	人形町駅周辺地域	Ⅳ	別紙
中央区	馬喰横山駅周辺地域	Ⅳ	別紙
港区	三田駅周辺地域	Ⅳ	別紙
港区	青山一丁目駅周辺地域	Ⅳ	別紙
港区	表参道駅周辺地域	Ⅳ	別紙
平塚市	平塚駅周辺地域	Ⅳ	別紙
鎌倉市	鎌倉駅周辺地域	Ⅳ	別紙
藤沢市	湘南台駅周辺地域	Ⅳ	別紙
小田原市	小田原駅周辺地域	Ⅳ	別紙
茅ヶ崎市	茅ヶ崎駅周辺地域	Ⅳ	別紙
静岡市	静岡駅周辺地域	Ⅳ	別紙

#### (4) 地方自治体に対するアンケート結果の整理

##### 1) アンケート I (都市再生緊急整備地域：計画作成済(8)、作成中(5)、作成予定(8))

- 安全確保計画の対象圏域は、計画作成済の自治体ほとんどと作成中の自治体の多くで、都市再生緊急整備地域をベースに、地域の人の流れの現状に合わせたり、計画の有効性・実行性を考慮し関係主体を包括させたりして、エリアの修正を行っているケースが多く、次いで都市再生緊急整備地域をそのまま適用しているケースが多い。圏域の設定に関して特に大きな課題は発生していない。
- また、計画作成済・作成中の地域の多くは、面積、昼間人口、従業員人口を簡易的な方法も含め整理している。
- 法律条文に対応し、どの自治体も地域防災計画との整合性を図っており、安全確保計画でより詳細に記載するケースが多い。記述が異なるとしても、地域防災計画が自治体全域や自治体居住者を対象にしていることによるものであり、計画の目的に対応しているといえる。
- 事業実施段階の課題としては、一時滞在施設確保や備蓄物資確保、民間事業者に対する帰宅困難者保護の責務範囲の明確化が多く、いずれも対民間での実質の事業実施に関わる課題である。このほか、帰宅困難者の居住自治体や経路上の自治体等との広域的な連携・協力体制も課題として挙げられている。
- 解決方策、支援制度としては、全般として協力してくれる民間事業者にとって魅力やメリットが感じられるような補助率・補助対象の拡大の指摘が多く、新規開発者以外の既存建築物の事業者に対する一時滞在施設確保への税制優遇や帰宅困難者受入への補助、備蓄物資購入費補助などが挙げられている。
- また、帰宅困難者受入の民間事業者に対し不利な状況が起こらないようにするための免責や補償といった支援も多く、これらを含めた受入ガイドラインの提示による自治体間ばらつき防止も挙げられている。
- その他、退避経路整備への補助、広域的な自治体間連携への支援や、事業運用の工夫として、自治体と事業者の一对一の協定ではなく、協議会や地域単位での包括的な協定、エリア内で備蓄物資を融通できる仕組みといった指摘もあった。
- 計画作成済・作成中・作成予定の自治体であるため、帰宅困難者対策実施民間事業者も半数程度、協議会がある自治体も3/4近くと比較的多い。

表 アンケート I (都市再生緊急整備地域)

把握項目	回答状況
<p>Q1: 都市再生安全確保計画の対象(予定)圏域について</p> <p>(1)概要 (2)設定理由・課題 (3)関係主体間の調整</p>	<p>(1)対象圏域の概要</p> <p>○都市再生緊急整備地域(6) ○都市再生緊急整備地域をベースに地域の特性に合わせて修正(11) ○未定(4) →作成済、作成中地域の多くは、面積・昼間人口、従業員人口を集計している</p> <p>(2)設定理由・課題</p> <p>○都市再生緊急整備地域を修正している地域全て、および都市再生緊急整備地域そのままの地域の多くが、計画の有効性・実行性を考慮し、協議会等を構成している官民の連携を図ることを目指し、関係主体を包括する地域で設定している例が多い。既存の開発協議会の組織を母体としている場合もある。</p> <p>○特に大きな課題は発生していない。</p> <p>(3)関係主体間の調整</p> <p>○ほぼ全ての設定地域で特に調整事項は発生していない。自治体が複数にまたがる場合に調整を行った1地域程度。</p>
<p>Q2: 都市再生安全確保計画と地域防災計画との関係について</p>	<p>①地域防災計画に記載なし…作成未定の地域のみ(1) ②安全確保計画でより詳細に記載…最も多い(12) ～現在未作成で、作成の際に②にするという1地域を含む ③地域防災計画と安全確保計画の記載がほぼ同じ…(3) ④記述が異なる部分がある…(2) ～ただし、違いがある地域も、異なる部分は、市域全体か特定地域か、及び、自治体の行動だけか民間の行動を含むかといった程度</p>
<p>Q3: 都市再生安全確保計画策定後の事業実施段階の課題について</p>	<p>○回答地域が多い課題は、以下の通り</p> <p>～①一時滞在施設の確保(10) ～③備蓄物資の購入、保管場所の確保(9) ～④民間事業者に対する帰宅困難者保護に対する責務の明確化(8) ～⑤自治体間の連携、協力体制(6) ～⑥安全確保計画の周知(5) →⑧その他の例…事業費の対象範囲が限定的で退避経路の整備が困難</p>
<p>Q4: 事業実施段階の課題(Q3)に対応するための解決策・支援制度等</p>	<p>○具体的な記載例</p> <p>～協力民間事業者にとって魅力・メリットを感じられるような補助率の嵩上げ、補助対象の拡大 ～備蓄物資の購入費への補助 ～既存建築物の事業者に対する、一時滞在施設確保への税制優遇、帰宅困難者受入に対する補助 ～一時滞在施設確保事業者に対する管理責任範囲の明確化(余震発生時等の責任回避等) ～一時滞在施設の帰宅困難者受入ガイドライン(自治体間ばらつき防止) ～退避経路の整備に対する補助 ～広域的な帰宅経路の確保、輸送を可能とするための自治体間連携 ～一時滞在施設の確保をより拡大するため、1事業者ごとでなく協議会や地域の単位で包括的に滞在場所を確保する仕組み ～エリア内の事業者で、備蓄物資を融通できる仕組み(備蓄確保が困難な集客系施設への対応)</p>
<p>Q5: 帰宅困難者対策に取り組んでいる民間事業者、協議会等について</p>	<p>○対策実施民間事業者は半数程度…あり(11)／なし(9) ○協議会が多い(既存開発協議会を含む)…あり(15)／なし(3)</p>

表 都市再生安全確保計画及びエリア防災計画に関するアンケート調査  
(アンケート I 別紙1) / 選択式部分の回答整理

	都市再生安全確保計画		
	策定済 n=9 (別紙1)	作成中 n=5 (別紙1)	予定 n=7 (別紙1)
<b>Q2: 帰宅困難者対策の記載状況</b>			
①地域防災計画ではほとんど帰宅困難者対策について触れていない	0 0.0%	0 0.0%	1 14.3%
②地域防災計画では帰宅困難者対策の理念や考え方を示し、都市再生安全確保計画(またはエリア防災計画)でより具体的に詳細な内容を記述	5 55.6%	3 60.0%	3 42.9%
③地域防災計画と都市再生安全確保計画(またはエリア防災計画)の記載内容はほぼ同じ	1 11.1%	2 40.0%	0 0.0%
④地域防災計画と都市再生安全確保計画(またはエリア防災計画)で記載内容は異なっている部分がある	2 22.2%	0 0.0%	1 14.3%
<b>Q3: 計画策定後の事業実施段階の課題</b>			
①一時滞在施設の確保	7 77.8%	2 40.0%	1 14.3%
②交通事業者、民間事業者、地元団体、自治体等の関係主体間の調整	0 0.0%	3 60.0%	1 14.3%
③備蓄物資の購入、保管場所の確保	6 66.7%	2 40.0%	1 14.3%
④民間事業者(一時滞在施設の管理者)に対する帰宅困難者保護に対する責務の明確化	6 66.7%	1 20.0%	1 14.3%
⑤帰宅困難者の居住地や帰宅経路上の自治体と、一時滞在施設を確保する自治体との間の連携、協力体制	4 44.4%	1 20.0%	1 14.3%
⑥策定した都市再生安全確保計画の、想定される帰宅困難者や地域住民・民間事業者等に対する周知	4 44.4%	1 20.0%	0 0.0%
⑦策定した都市再生安全確保計画に沿って、各主体が確実に事業を実施しているかをモニタリング(チェック)する体制づくり、事業実施の義務づけ、事業を実施しなかった場合の罰則規定など	1 11.1%	1 20.0%	1 14.3%
⑧その他	2 22.2%	0 0.0%	2 28.6%
<b>Q5: 帰宅困難者対策に取り組んでいる民間事業者、協議会等</b>			
民間事業者や交通事業者、地元事業者・団体等あり	4 44.4%	3 60.0%	4 57.1%
民間事業者や交通事業者、地元事業者・団体等で構成される協議会等あり	8 88.9%	2 40.0%	5 71.4%

2) アンケート I (乗降客数30万人以上主要駅：計画作成済(4)、作成中(4)、作成予定(9))

- エリア防災計画の対象圏域は、駅1km圏や東京都の場合は都の駅周辺帰宅困難者数の集計単位である4平方キロ圏もみられるものの、最も多いのは、集客施設や一時滞在施設確保を目的として、エリアを独自に設定しているケースである。これも関係主体を包括した圏域のためか、特に課題・調整は発生していない。
- 都市再生緊急整備地域の場合と異なり、対象圏域の面積、昼間人口、従業人口を集計している自治体は少ない。
- 地域防災計画との整合性は、エリア防災計画でより詳細に記載しているケースが最も多くなっている。
- 事業実施段階の課題としては、都市再生緊急整備地域と同様、一時滞在施設確保や備蓄物資確保、民間事業者に対する帰宅困難者保護の責務範囲の明確化や、帰宅困難者の居住自治体や経路上の自治体等との広域的な連携・協力体制が多くなっている。
- 主要駅の場合で特徴的なのは、交通事業者・民間事業者・地元団体・自治体等の関係主体間調整も回答として多くなっている点である。
- 解決方策、支援制度としては、やはり都市再生緊急整備地域の場合と同様、全般として協力してくれる民間事業者にとって魅力やメリットが感じられるような補助率・補助対象の拡大の指摘、帰宅困難者受入の民間事業者に対し不利な状況が起こらないようにするための免責や補償、備蓄物資購入費補助拡充及び申請の簡素化も挙げられている。
- 広域的な自治体間連携の指摘もあった。
- 帰宅困難者対策実施民間事業者はそれほど多くないが、協議会がある自治体は多くなっている。

表 アンケート I (乗降客数30万人以上主要駅)

把握項目	回答状況
<p>Q1: エリア防災計画の対象(予定)圏域について</p> <p>(1)概要 (2)設定理由・課題 (3)関係主体間の調整</p>	<p>(1)対象圏域の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○駅1km圏もしくは4平方キロ圏内(4)</li> <li>○地域特性を考慮し独自設定(6)</li> <li>○明確な記載なし(2)</li> <li>○無回答(5)</li> </ul> <p>→作成済、作成中地域では明確な設定があるが、当該地域の昼間人口・従業員人口を計算している地域は少ない(市全域人口等の参考提示)</p> <p>(2)設定理由・課題</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○独自設定の場合は、集客施設や一時滞在施設等の確保を視野に入れて設定している例が多い。</li> <li>○都市再生緊急整備地域の指定を目指している事例あり。</li> <li>○特に大きな課題は発生していない。</li> </ul> <p>(3)関係主体間の調整</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○特に調整事項は発生していない。</li> </ul>
<p>Q2: エリア防災計画と地域防災計画との関係について</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①地域防災計画に記載なし…なし(0)</li> <li>②エリア防災計画でより詳細に記載…最も多い(10) ～現在未作成で、作成の際に②にするとという2地域を含む</li> <li>③地域防災計画とエリア防災計画の記載がほぼ同じ…(2)</li> <li>④記述が異なる部分がある…未策定のため実質(0)</li> </ul>
<p>Q3: エリア防災計画策定後の事業実施段階の課題について</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○回答地域が多い課題は、以下の通り</li> <li>～①一時滞在施設の確保(10)</li> <li>～③備蓄物資の購入、保管場所の確保(9)</li> <li>～②交通事業者、民間事業者、地元団体、自治体等関係主体間調整(8)</li> <li>～④民間事業者に対する帰宅困難者保護に対する責務の明確化(8)</li> <li>～⑤自治体間の連携、協力体制(7)</li> </ul>
<p>Q4: 事業実施段階の課題(Q3)に対応するための解決策・支援制度等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○具体的な記載例</li> <li>～協力民間事業者にとって魅力・メリットを感じられるような補助率の嵩上げ、補助対象の拡大</li> <li>～備蓄物資の購入費への補助拡充及び申請の簡素化</li> <li>～一時滞在施設確保事業者に対する管理責任範囲の明確化(余震発生時等の責任回避等)</li> <li>～一時滞在施設確保事業者に対する損害賠償回避補償、従業員死傷への補償、物損に対する補償</li> <li>～広域的な帰宅経路の確保、輸送を可能とするための自治体間連携</li> </ul>
<p>Q5: 帰宅困難者対策に取り組んでいる民間事業者、協議会等について</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○対策実施民間事業者は少ない傾向…あり(5)／なし(10)</li> <li>○協議会が多い…あり(13)／なし(3)</li> </ul>

表 1日あたりの乗降客数が30万人以上の主要駅周辺地域（都市再生緊急整備地域を除く）におけるエリア防災計画に関する調査（アンケートⅠ別紙2）／選択式部分の回答整理

	エリア防災計画		
	策定済 n=4 (別紙2)	作成中 n=4 (別紙2)	予定 n=8 (別紙2)
<b>Q2: 帰宅困難者対策の記載状況</b>			
①地域防災計画ではほとんど帰宅困難者対策について触れていない	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%
②地域防災計画では帰宅困難者対策の理念や考え方を示し、都市再生安全確保計画(またはエリア防災計画)でより具体的で詳細な内容を記述	3 75.0%	2 50.0%	3 37.5%
③地域防災計画と都市再生安全確保計画(またはエリア防災計画)の記載内容はほぼ同じ	1 25.0%	1 25.0%	0 0.0%
④地域防災計画と都市再生安全確保計画(またはエリア防災計画)で記載内容は異なっている部分がある	0 0.0%	1 25.0%	2 25.0%
<b>Q3: 計画策定後の事業実施段階の課題</b>			
①一時滞在施設の確保	4 100.0%	3 75.0%	3 37.5%
②交通事業者、民間事業者、地元団体、自治体等の関係主体間の調整	3 75.0%	3 75.0%	2 25.0%
③備蓄物資の購入、保管場所の確保	4 100.0%	3 75.0%	2 25.0%
④民間事業者(一時滞在施設の管理者)に対する帰宅困難者保護に対する責務の明確化	2 50.0%	3 75.0%	3 37.5%
⑤帰宅困難者の居住地や帰宅経路上の自治体と、一時滞在施設を確保する自治体との間の連携、協力体制	2 50.0%	3 75.0%	2 25.0%
⑥策定した都市再生安全確保計画の、想定される帰宅困難者や地域住民・民間事業者等に対する周知	1 25.0%	1 25.0%	1 12.5%
⑦策定した都市再生安全確保計画に沿って、各主体が確実に事業を実施しているかをモニタリング(チェック)する体制づくり、事業実施の義務づけ、事業を実施しなかった場合の罰則規定など	1 25.0%	0 0.0%	1 12.5%
⑧その他	0 0.0%	1 25.0%	1 12.5%
<b>Q5: 帰宅困難者対策に取り組んでいる民間事業者、協議会等</b>			
民間事業者や交通事業者、地元事業者・団体等あり	1 25.0%	1 25.0%	3 37.5%
民間事業者や交通事業者、地元事業者・団体等で構成される協議会等あり	4 100.0%	3 75.0%	6 75.0%

3) アンケートⅡ-1 (都市再生緊急整備地域 (計画作成未定 : (34))

- 計画策定のための支援としては、計画策定未定の自治体であり、安全確保計画策定へ向けた検討がほとんど行われていないためか、全般的に具体的な支援方策が列挙されておらず、勉強会・先進事例紹介が一番多くなっている。続いて、ハード対策に対する支援が2番目に多くなっている。
- それ以外の支援は、計画作成、ソフト対策、計画策定時や実施段階の参加・実施協力の義務化がいずれも同程度である。
- また、任意の協議会が補助対象となるよう、エリアマネジメント団体・民間事業者への補助拡大といった要望もあった。
- やはり計画策定に向けた動きが見られていないためか、帰宅困難者対策実施民間事業者がいる自治体、協議会がある自治体はいずれも少ない。

表 アンケートⅡ-1 (都市再生緊急整備地域)

把握項目	回答状況
Q1: 都市再生安全確保計画を策定するための支援等について	<p>○回答地域が多い支援は、以下の通り</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>～⑦計画策定のための勉強会・セミナー開催、先進事例紹介(9)</li> <li>～③ハード対策実施(備蓄倉庫、情報提供施設、非常用発電設備等)の補助支援の拡充(補助率嵩上げ、補助対象の追加等)(7)</li> <li>～①計画策定のための補助支援の拡充(補助率嵩上げ、補助対象の追加等)(4)</li> <li>～②ソフト対策実施(訓練、各種ルール確立等)の補助支援の拡充(補助率嵩上げ、補助対象の追加等)(4)</li> <li>～⑤計画策定時における関係主体の参加の義務化(4)</li> <li>～⑥計画実施段階における関係主体の事業実施協力の義務化(3)</li> <li>～④補助対象事業者の追加(エリアマネジメント団体、民間事業者等)(2)</li> </ul> <p>…具体例: 任意の協議会が補助対象となることが望ましい</p> <p>～⑧その他には、今後の検討予定について記載されている程度</p>
Q2: 帰宅困難者対策に取り組んでいる民間事業者、協議会等について	<ul style="list-style-type: none"> <li>○対策実施民間事業者は少ない…あり(4)／なし(23)</li> <li>○協議会ありも少ない…あり(6)／なし(20)</li> </ul>

表 都市再生安全確保計画及びエリア防災計画に関するアンケート調査  
(アンケートⅡ-1) / 選択式部分の回答整理

	n=31 (別紙1)
Q1: 都市再生安全確保計画を策定するための支援等	
①都市安全確保促進事業における、計画策定のための補助支援の拡充 (補助率嵩上げ、補助対象の追加等)	4 13.8%
②都市安全確保促進事業における、ソフト対策実施(訓練、各種ルール確立等) の補助支援の拡充(補助率嵩上げ、補助対象の追加等)	4 13.8%
③都市安全確保促進事業における、ハード対策実施(備蓄倉庫、情報提供施設、 非常用発電設備等)の補助支援の拡充(補助率嵩上げ、補助対象の追加等)	7 24.1%
④都市安全確保促進事業における、補助対象事業者の追加 (エリアマネジメント団体、民間事業者等)	2 6.9%
⑤計画策定時における関係主体の参加の義務化	4 13.8%
⑥計画実施段階における関係主体の事業実施協力の義務化	3 10.3%
⑦計画策定のための勉強会・セミナー開催、先進事例紹介	9 31.0%
⑧その他	10 34.5%
Q2: 帰宅困難者対策に取り組んでいる民間事業者、協議会等	
民間事業者や交通事業者、地元事業者・団体等あり	6 20.7%
民間事業者や交通事業者、地元事業者・団体等で構成される協議会等あり	8 27.6%

《参考》まちづくり推進課アンケート：都市再生緊急整備地域における都市再生事業予定等に係  
るアンケート調査（H27.1.9～H27.1.23実施） ※特定都市再生緊急整備地域は対象外

Q：今後の都市再生安全確保計画の作成予定／作成予定未定の理由(21)

<p>■当該地域の開発の進展に併せて検討(4)</p> <p>…当該地域の開発事業の進展に合わせて策定の必要性について検討(3)</p> <p>…都市再生緊急整備地域の周辺地域を含めた整備計画策定と合わせて検討(1)</p> <p>■検討時期の目安が示されているが現時点で不明なため未定(2)</p> <p>…現在民間事業者と協力した取組を進めており、その意向を踏まえて来年度以降に策定の 必要性を検討予定(2)</p> <p>…来年度の庁内勉強会において協議会設置や計画策定期等について検討(1)</p> <p>…関係機関との会議結果を踏まえ今年度中に策定意向を決定(1)</p> <p>■検討時期が決まっていない(5)</p> <p>…現在取り組んでいる帰宅困難者対策の状況を踏まえて策定意向を決定する予定である が、時期は未定(3)</p> <p>…庁内関係所管と調整の上決定するが現時点でその時期は未定(2)</p> <p>■策定意向の検討を行うかどうか未定(5)</p> <p>…策定意向の決定時期も未定(3)</p> <p>…関係主体による検討体制の熟度が未達(2)</p>
---

4) アンケートⅡ-2 (都市再生緊急整備地域 (計画必要なし: (20))

○計画策定の必要なしの自治体を対象としているため、帰宅困難者対策実施民間事業者がいる自治体、協議会がある自治体はいずれも少ない。

表 アンケートⅡ-2 (都市再生緊急整備地域)

把握項目	回答状況
Q1: 帰宅困難者対策に取り組んでいる民間事業者、協議会等について	○対策実施民間事業者は少ない…あり(7)／なし(13) ～「あり」は東京中央区、港区と福山市の計3自治体 ○協議会ありも少ない…あり(7)／なし(13) ～「あり」は東京中央区、港区、江東区の計3自治体

表 都市再生安全確保計画及びエリア防災計画に関するアンケート調査  
(アンケートⅡ-2別紙1) / 選択式部分の回答整理

	n=20 (別紙2)
Q1: 帰宅困難者対策に取り組んでいる民間事業者、協議会等	
民間事業者や交通事業者、地元事業者・団体等あり	7 35.0%
民間事業者や交通事業者、地元事業者・団体等で構成される協議会等あり	7 35.0%

《参考》まちづくり推進課アンケート：都市再生緊急整備地域における都市再生事業予定等に係るアンケート調査 (H27.1.9～H27.1.23実施) ※特定都市再生緊急整備地域は対象外

Q：今後の都市再生安全確保計画の作成予定／作成必要なしの理由(25)

<p>■既に類似の計画や行動指針があるため必要なし(9)</p> <p>…市の地域防災計画で対応 (7)</p> <p>…既存のマニュアルがあるため(1)</p> <p>…推計された帰宅困難者数に対し一時滞在施設や備蓄物資が確保されている(1)</p> <p>■現時点で計画策定の必要なし／理由記載あり(4)</p> <p>…事業の進捗状況からみて必要なし(1)</p> <p>…協議会発足予定がないため策定は行わない(1)</p> <p>…駅乗降客数が少ない(1)</p> <p>…再開発事業の施行者からの意向がない(1)</p> <p>■現時点で計画策定の必要なし／理由記載なし(7)</p> <p>…現時点で計画策定の必要なし(7)</p>
---

5) アンケートⅡ-2 (乗降客数が30万人以上の主要駅 (計画予定なし : (16))

- エリア防災計画を策定しない理由は、作成の目途が立っていない、意識が醸成されていないという回答が最も多く、既存の協議会や個別の行動要領があるため計画を作成しないという自治体はそれほどない。
- 帰宅困難者対策実施民間事業者がいる自治体は少ない。協議会がある駅は半数程度。
- 別途帰宅困難者対策を実施している地域は少なく、今後検討予定の地域も少ないことから、そもそも計画策定の機運が見られない地域が多い。

表 アンケートⅡ-2 (乗降客数30万人以上主要駅)

把握項目	回答状況
Q1: エリア防災計画を策定しない理由について	○協議会設置等策定の目途が立っていない、意識が醸成されていない(6) ○既存の協議会での対策検討や、個別の行動要領を策定済みのため(3) ○今後作成するかどうかを検討予定(2)
Q2: 帰宅困難者対策に取り組んでいる民間事業者、協議会等について	○対策実施民間事業者は少ない…あり(3)／なし(6) ～未回答が多いのは、把握をしていないため ○協議会ありは半数程度…あり(7)／なし(4)

表 1日あたりの乗降客数が30万人以上の主要駅周辺地域におけるエリア防災計画に関する調査  
(アンケートⅡ-2別紙2) / 選択式部分の回答整理

		n=14 (別紙2)
Q2: 帰宅困難者対策に取り組んでいる民間事業者、協議会等		
民間事業者や交通事業者、地元事業者・団体等あり	6	42.9%
民間事業者や交通事業者、地元事業者・団体等で構成される協議会等あり	7	50.0%

6) アンケートⅢ (乗降客数20～30万人主要駅(28))

- 帰宅困難者数算定や、対策検討の基礎的な調査を実施している自治体は少ない。算出している自治体の方法は、モバイル空間統計や国勢調査の通勤通学人口に帰宅困難率を掛け合わせたもの(屋内相当)、鉄道事業者提供の鉄道利用者数活用、といった簡易的な方法を含めた独自の方法がみられた。
- 帰宅困難者対策促進のための支援としては、現在事業対象外のため、具体的な課題のイメージが必ずしも明確でないためか、提示した選択肢の多くをそのまま列挙している自治体も多く、各選択肢の回答数の差は小さい。
- その中で最も多いのがハード整備支援、次いでソフト対策支援、計画策定支援、計画実施段階の協力義務化、計画策定時の参加の義務化、勉強会・先進事例の順となっている。
- その他の支援としては、画一的な基準でのエリア選定ではなく個別の重点支援、都道府県レベルでの事業促進支援といったものもあった。
- エリア防災計画の認知状況は、都区部など既に乗降客数30万人以上の駅を含む自治体であれば知っているが、それ以外の自治体については、名称とおよその内容程度だけでなく、知らないという自治体も多い
- 計画策定の可能性は、「策定する可能性が高い」の回答自治体はなく、ほとんどが「策定するかどうかの検討は行う」の回答であった。その理由としては、事務量の増大や財政負担の議会説明が難しい、乗降客数基準での計画策定の適切性が不明(別に集客施設がある)、乗降客数の実態が相互直通による通過客中心であることから必要性を確認するといった回答がみられた。
- 帰宅困難者対策実施民間事業者がいる自治体は少なく、協議会がある駅も少ない。

表 アンケートⅢ（乗降客数20万人以上30万人未満の主要駅）

把握項目	回答状況
<p>Q1: 帰宅困難者対策の基礎的な検討状況について                      (1) 自治体として帰宅困難者対策の必要性を検討するための帰宅困難者数の想定値算出や調査等の実施                      (2) 想定値算出方法</p>	<p>(1) 帰宅困難者数の算定や調査実施状況  <input type="radio"/> 帰宅困難者数想定値を算出(3)  <input type="radio"/> 帰宅困難者数を算出していないが調査は実施(2)  <input type="radio"/> いずれも実施していない(12)                      (2) 算出方法  <input type="radio"/> ONTTドコモモバイル空間統計(1)  <input type="radio"/> 国勢調査通勤・通学人口(屋内相当)に帰宅困難率を掛け合わせ(1)  <input type="radio"/> 鉄道事業者提供の鉄道利用者数(1)  <input type="radio"/> OPTデータで算定予定(今年度調査実施中自治体)(1)</p>
<p>Q2: 帰宅困難者対策を促進するための支援等について</p>	<p><input type="radio"/> 回答地域が多い課題は、以下の通り                      ～③ハード対策実施(備蓄倉庫、情報提供施設、非常用発電設備等)の補助支援(15)                      ～②ソフト対策実施(訓練、各種ルール確立等)の補助支援(13)                      ～①帰宅困難者対策に係る計画策定のための補助支援(12)                      ～⑤計画実施段階における関係主体の事業実施協力の義務化(11)                      ～④計画策定時における関係主体の参加の義務化(10)                      ～⑥計画策定のための勉強会・セミナー開催、先進事例紹介(9)                      →⑦その他の例                      …画一的な基準でのエリア選定でなく個別の重点支援                      …一時滞在施設管理者への免責制度・被害補償制度                      …都道府県レベルでのハード・ソフト事業促進支援</p>
<p>Q3: 帰宅困難者対策に関する計画策定の可能性について                      (1) エリア防災計画や都市安全確保促進事業(エリア防災促進事業)の認知状況                      (2) 事業対象となった場合の計画策定の可能性</p>	<p>(1) エリア防災計画について  <input type="radio"/> ①詳細を知っている(7)  <input type="radio"/> ②名称とおよその内容を聞いたことがある程度(6)  <input type="radio"/> ③知らない(4)                      (2) 計画策定の可能性  <input type="radio"/> ①策定する可能性が高い(0)  <input type="radio"/> ②策定するかどうかの検討は行う(16)  <input type="radio"/> ③策定しない(1)                      →②の理由                      …事務量の増大や財政負担の議会説明が困難                      …乗降客数基準での計画策定の適切性が不明                      …対象となった場合通過客が多いことを勘案し必要性について検討                      …今後検討                      →③の理由                      …</p>
<p>Q4: 帰宅困難者対策に取り組んでいる民間事業者、協議会等について</p>	<p><input type="radio"/> 対策実施民間事業者は少ない…あり(6)／なし(11)  <input type="radio"/> 協議会ありも少ない…あり(5)／なし(12)</p>

表 1日あたりの乗降客数が20万人以上30万人未満の主要駅周辺地域（都市再生緊急整備地域を除く）における帰宅困難者対策に関する調査（アンケートⅢ）／選択式部分の回答整理

	(n=25)
<b>Q1: 帰宅困難者対策の基礎的な検討状況</b>	
帰宅困難者数の想定値算出や調査等	
①帰宅困難者数の想定値を算出している	9 36.0%
②帰宅困難者数の想定値は算出していないが、帰宅困難者対策の基礎的な調査を実施	2 8.0%
③帰宅困難者数の想定値は算出しておらず、特に帰宅困難者対策に関する調査は行っていない	13 52.0%
<b>Q2: 帰宅困難者対策を促進するための支援等</b>	
①帰宅困難者対策に係る計画策定のための補助支援	14 56.0%
②帰宅困難者対策に係るソフト対策実施（訓練、各種ルール確立等）の補助支援	20 80.0%
③帰宅困難者対策に係るハード対策実施（備蓄倉庫、情報提供施設、非常用発電設備等）	22 88.0%
④計画策定時における関係主体の参加の義務化	11 44.0%
⑤計画実施段階における関係主体の事業実施協力の義務化	12 48.0%
⑥計画策定のための勉強会・セミナー開催、先進事例紹介	11 44.0%
⑦その他	6 24.0%
<b>Q3: 帰宅困難者対策に関する計画策定の可能性</b>	
都市再生安全確保計画に準じたエリア防災計画や都市安全確保促進事業（エリア防災促進事業）について	
①詳細を知っている	13 52.0%
②名称とおよその内容を聞いたことがある程度	8 32.0%
③知らない	4 16.0%
「自治体」として都市再生安全確保計画に準じたエリア防災計画を策定する可能性	
①策定する可能性が高い	0 0.0%
②策定するかどうかの検討は行う	23 92.0%
③策定しない	1 4.0%
<b>Q4: 帰宅困難者対策に取り組んでいる民間事業者、協議会等</b>	
民間事業者や交通事業者、地元事業者・団体等あり	13 52.0%
民間事業者や交通事業者、地元事業者・団体等で構成される協議会あり	10 40.0%

7) アンケートⅣ（首都中枢機能維持基盤整備等地区・南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域の乗降客数10～20万人主要駅(14)）

- ほとんどの自治体で、帰宅困難者対策は必要との認識。一部国の機関が集中している地区では、自治体としての判断はできないとの回答。
- 何らかの取組は行っているとの回答が比較的多く、課題としては、備蓄物資の更新費用や損害賠償の問題、一時滞在施設の確保などは共通の課題である。
- 帰宅困難者数の算定や調査を実施している自治体は少ない。算定している自治体も、県による市町村単位の算定値の引用である。
- Q2で半数は帰宅困難者対策の取組を行っているが、Q4での計画策定済自治体は少なく、市区単位の帰宅困難者支援施設運営計画および地域防災計画である。
- 20～30万人駅と優先順位は類似しているが、計画策定への支援拡充の要望、勉強会・先進事例紹介は少なくなっている。その他の支援として、画一的な基準でのエリア選定ではなく必要に応じた個別重点支援、備蓄品更新経費費用の補助、一時滞在施設運営者等の免責の法整備等への、積極的な国の関与が要望として挙がっているほか、一時滞在施設の提供、確保、避難者受入対応等が挙げられている。
- エリア防災計画についての認知は、これまで計画策定の検討がなされていない自治体では「知らない」の回答がみられる。全体として計画策定の検討を行う自治体が多いが、国の機関が立地している地区では国として策定すべきであり区としては策定しない、区全体で検討しているため個別駅毎には策定しない、防災部局では判断できないとの回答であった。
- アンケート対象地域とは別の地域で、既に帰宅困難者対策の検討を行っている自治体では、帰宅困難者対策を実施している民間事業者や協議会は「あり」が比較的多くなっている。

表 アンケートⅣ（首都中枢機能維持基盤整備等地区・南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域の乗降客数10～20万人主要駅）／選択式部分の回答整理

把握項目	回答状況
Q1: 帰宅困難者対策の必要性について (1) 当該地域における帰宅困難者対策について、「自治体」として必要だと考えているかどうか (2) その理由	(1) 帰宅困難者対策の必要性 ○必要である(9)／必要でない(0)／わからない(2) (2) 理由 ○必要である …区として昼間人口が多く、都でも多くの帰宅困難者発生が想定 …事業所従業員や来街者が、区民の避難所に集まってくる恐れがあるため …東日本大震災での実態 …観光地であるが駅周辺に宿泊施設や終夜営業施設が少ない …事業所や学校が集積し、かつ複数路線が乗り入れているため …一時滞在施設の確保は市町村の役割分担であるため ○わからない …国の機関が集中しており、別途帰宅困難者対策の検討が行われていると思われるが、その内容について認知していないため。
Q2: (Q1で「①必要である」と回答した方へ) 帰宅困難者対策に係る取組状況と課題について (1) 「自治体」として何らかの取組を行っているかどうか ※行っていない場合は理由も	(1) 自治体としての取組の有無 ○行っている(9) (2) 帰宅困難者対策を進める上での課題 ○課題あり(7) …一時滞在施設内の備蓄物資の更新費用、施設の運営方法、損害賠償の問題、既存施設の確保等

<p>(2)当該地域における帰宅困難者対策について、「自治体」として取組(計画作成、事業実施等)を進めるにあたって、何らかの課題が生じているかどうか ※課題が生じている場合はその内容も</p>	<p>…内閣府と東京都が主体となって行っており、異なる主管官庁からの方針等が混在すると混乱が生じる可能性がある …一時滞在施設開設の場合の事故などの賠償について、国が明確な方向性を示し、事業者の不安・負担を減じること …帰宅困難者への情報の提供や安否確認に対する支援、一時滞在施設の受け入れ …企業等における帰宅困難者対策の周知、一時滞在施設の指定拡充。 ○課題なし(1)</p>
<p>Q3: 帰宅困難者対策の基礎的な検討状況について (1)自治体として帰宅困難者対策の必要性を検討するための帰宅困難者数の想定値算出や調査等の実施 (2)想定値算出方法</p>	<p>(1)帰宅困難者数の算定や調査実施状況 ○帰宅困難者数想定値を算出(3) ○帰宅困難者数を算出していないが調査は実施(1) ○いずれも実施していない(5) →帰宅困難者数の算定や、調査を実施している自治体は少ない (2)算出方法 ○神奈川県による市町村単位の試算値(3)</p>
<p>Q4: 帰宅困難者対策に係る計画策定状況 ※作成済・作成中の場合、その計画名と作成主体</p>	<p>(1)計画作成状況 ○作成済(5)／作成中(1)／作成予定(1)／作成予定なし(4) →作成済、作成中地域の多くで、面積・昼間人口、従業員人口を集計している (2)計画名称 ○帰宅困難者支援施設運営計画(1区3駅) ○地域防災計画(2)</p>
<p>Q5: 帰宅困難者対策を促進するための支援等について</p>	<p>○回答地域が多い課題は、以下の通り ～③ハード対策実施(備蓄倉庫、情報提供施設、非常用発電設備等)の補助支援(9) ～②ソフト対策実施(訓練、各種ルール確立等)の補助支援(7) ～⑤計画実施段階における関係主体の事業実施協力の義務化(6) ～④計画策定時における関係主体の参加の義務化(6) ～①帰宅困難者対策に係る計画策定のための補助支援(3) ～⑥計画策定のための勉強会・セミナー開催、先進事例紹介(2) →⑦その他の例(6) …画一的な基準でのエリア選定でなく個別の重点支援 …国による備蓄品の更新経費補助 …損害賠償問題における一時滞在施設運営者等の責任回避の法整備 …帰宅困難者対策の国の窓口の一本化 …国による従業員の一斉帰宅の抑制を企業のトップへ義務付け …民間が提供する一時滞在施設で生じた事故に関する国の賠償責任 …国や県による一時滞在施設の提供、確保、避難者受入対応等</p>
<p>Q6: 帰宅困難者対策に関する計画策定の可能性について (1)エリア防災計画や都市安全確保促進事業(エリア防災促進事業)の認知状況 (2)事業対象となった場合の計画策定の可能性</p>	<p>(1)エリア防災計画について ①詳細を知っている(2) ②名称とおよその内容を聞いたことがある程度(6) ③知らない(2) (2)計画策定の可能性 ①策定する可能性が高い(0) ②策定するかどうかの検討は行う(4) ③策定しない(5) →②の理由 …市内他駅では計画策定済・策定中のため →③の理由 …官公庁が集中している地域は国が策定すべき …駅周辺ではなく区全体として取り組んでいるため →その他 …防災部局では判断できないので都市計画部局で判断すべき</p>
<p>Q7: 帰宅困難者対策に取り組んでいる民間事業者、協議会等について</p>	<p>○東京都心3区を含むため、帰宅困難者対策実施民間事業者や協議会は「あり」が比較的多くなっている。 ○対策実施民間事業者は多い…あり(8)／なし(3) ○協議会ありは半数程度…あり(6)／なし(5)</p>

表 首都中枢機能維持基盤整備等地區及び南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域における  
1日あたりの乗降客数が10万人以上20万人未満の主要駅周辺地域（都市再生緊急整備地域を除く）  
の帰宅困難者対策に関する調査（アンケートⅣ）（1/2）／選択式部分の回答整理

	(n=13)
Q1: 帰宅困難者対策の必要性	
①必要である	11 84.6%
②必要でない	0 0.0%
③分からない	2 15.4%
Q2: 帰宅困難者対策に係る取組状況と課題(Q1で「①必要である」と回答)(n=10)	
「自治体」としての何らかの取組	
①行っている	11 100.0%
②行っていない	0 0.0%
「自治体」として取組(計画作成、事業実施等)を進めるにあたっての何らかの課題	
①生じている	9 81.8%
②生じていない	1 9.1%
Q3: 帰宅困難者対策の基礎的な検討状況	
帰宅困難者数の想定値算出や調査等	
①帰宅困難者数の想定値を算出している	2 15.4%
②帰宅困難者数の想定値は算出していないが、帰宅困難者対策の基礎的な調査を実施	1 7.7%
③帰宅困難者数の想定値は算出しておらず、特に帰宅困難者対策に関する調査は行っていない	7 53.8%
Q4: 帰宅困難者対策に係る計画の策定状況	
自治体以外も含め帰宅困難者対策に係る何らかの計画 (避難訓練や情報伝達等に係る任意の計画を含む)	
①作成済	5 38.5%
②作成中	1 7.7%
③作成予定	1 7.7%
④作成する予定はない	6 46.2%

表 1 首都中枢機能維持基盤整備等地区及び南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域における  
1日あたりの乗降客数が10万人以上20万人未満の主要駅周辺地域（都市再生緊急整備地域を除く）  
の帰宅困難者対策に関する調査（アンケートⅣ）（2/2）／選択式部分の回答整理

	(n=13)
Q5: 帰宅困難者対策を促進するための支援等	
① 帰宅困難者対策に係る計画策定のための補助支援	4 30.8%
② 帰宅困難者対策に係るソフト対策実施（訓練、各種ルール確立等）の補助支援	8 61.5%
③ 帰宅困難者対策に係るハード対策実施（備蓄倉庫、情報提供施設、非常用発電設備等）	10 76.9%
④ 計画策定時における関係主体の参加の義務化	7 53.8%
⑤ 計画実施段階における関係主体の事業実施協力の義務化	7 53.8%
⑥ 計画策定のための勉強会・セミナー開催、先進事例紹介	3 23.1%
⑦ その他	6 46.2%
Q6: 帰宅困難者対策に関する計画策定の可能性	
都市再生安全確保計画に準じたエリア防災計画、都市安全確保促進事業（エリア防災促進事業）について	
① 詳細を知っている	3 23.1%
② 名称とおよその内容を聞いたことがある程度	8 61.5%
③ 知らない	2 15.4%
「自治体」として都市再生安全確保計画に準じたエリア防災計画を策定する可能性	
① 策定する可能性が高い	0 0.0%
② 策定するかどうかの検討は行う	5 38.5%
③ 策定しない	5 38.5%
Q7: 帰宅困難者対策に取り組んでいる民間事業者、協議会等	
民間事業者や交通事業者、地元事業者・団体等あり	10 76.9%
民間事業者や交通事業者、地元事業者・団体等で構成される協議会等あり	7 53.8%

(5) 民間事業者に対するヒアリング結果

各自治体アンケートにおいて、帰宅困難者対策に取り組んでいる民間事業者、団体として挙げられた主体に対し、帰宅困難者対策の必要性や課題についてヒアリングを行った。

《回答者》

- ①30万人以上主要駅／計画策定済／地域団体（協議会会長）
- ②都市再生緊急整備地域／策定中／民間事業者（開発主体）
- ③都市再生緊急整備地域／策定予定／鉄道事業者（協議会会長）
- ④都市再生緊急整備地域／策定中／民間事業者（企業）
- ⑤都市再生緊急整備地域／策定未定／鉄道事業者
- ⑥乗降客数20～30万人駅／事業対象外／鉄道事業者

表 民間事業者アンケート

把握項目	回答状況
<p>Q1: 帰宅困難者対策の必要性について</p> <p>(1) 当該地域における帰宅困難者対策が必要と考えられる理由</p> <p>(2) 都市再生安全確保計画・エリア防災計画の認知状況</p> <p>(3) 策定の可能性(事業対象外のみ)</p> <p>(4) 計画策定時の課題</p> <p>(5) 事業実施段階の課題(策定済、策定中・予定のみ)</p>	<p>(1) 必要な理由</p> <p>①東日本大震災当日、大量の帰宅困難者が発生</p> <p>②多くの滞在者人口と都市機能が集積するエリアであり、観光客が多く、災害時には物資輸送の拠点となる位置づけがあり、大量の滞留者・帰宅困難者の発生リスク、立地企業等の事業継続が困難となることによる都市機能の低下リスクがある</p> <p>③駅周辺に多くの帰宅困難者が殺到することにより懸念される諸々の混乱を防ぎ、帰宅困難者の身の安全を確保する必要があるため</p> <p>④3.11の際1,000人の従業員が自宅に帰れず(鉄道利用者)、まずは自社における備蓄品の確保等を実施</p> <p>⑤阪神淡路や東日本大震災の事象を踏まえ</p> <p>⑥乗降客数が多いため</p> <p>(2) 計画の認知状況</p> <p>①②④詳細を知っている／③⑤⑥名前を聞いたことがある程度</p> <p>(3) 計画策定の可能性</p> <p>⑥策定するかどうかは検討</p> <p>(4) 計画策定時の課題</p> <p>～予算・人員不足②／知識・ノウハウ不足③／関係主体の協力体制・役割分担等①②③④／行政の指導力・費用負担①②③⑤／ハード対策の実行性①③／一時滞在施設の確保①②③④</p> <p>～その他</p> <p>①一時滞在施設への誘導・物資搬送</p> <p>③一時滞在施設の免責事項が担保される環境(法整備等)が整えば、一時滞在施設の積極的な開設に繋がるものと思われる。備蓄については、費用・スペースともに、自社社員向けでも苦勞している事業者が多く、自社社員向け以外の帰宅困難者向けの備蓄に際しては、費用・スペース両面ともに限界があり、行政等によるサポートが不可欠であると思われる。(たとえば、国道・都道府県道等の地下にスペースがある場合の活用や、公共施設における共同備蓄スペースの確保などの支援も一助となるものと思われる)</p> <p>④駅周辺の事業者、商業施設の意識向上が課題である。</p> <p>(5) 事業実施段階の課題(策定済、策定中・予定のみ)</p> <p>～予算・人員不足③／知識・ノウハウ不足③／関係主体の協力体制・役割分担等①③／行政の指導力・費用負担①③／ハード対策の実行性①③／一時滞在施設の確保①③</p> <p>～その他</p> <p>③計画策定時の課題と同じ</p>
<p>Q2: 計画や事業に対する質問・要望</p>	<p>②都市再生安全確保施設の対称範囲の拡大や、補助制度・補助金の拡充</p> <p>③××駅周辺帰宅困難者対策協議会で実施した「一時滞在施設(受入施設)オペレーション訓練」の振り返りにおいて、施設内における負傷者対応や犯罪対応に多くの不安があることも課題として浮き彫りになりました。消防署員も警察署員も広域災害時は各受入施設に駆けつけられず、最寄りの派出所にも署員がいない状況下において、民間施設でどこまでできるのかというものであります。国交省の管轄下ではないものかもしれませんが、「国土強靱化計画」や「帰宅困難者対策」における重要な要素として、現場では悩みを抱えておりますので、免責に関する法整備等と合わせて、なんらかの形で検討に挙げていただけたら幸いです。</p>

## 2-4. 地域別の帰宅困難者対策の取組状況及び課題のまとめ

### (1) 都市再生緊急整備地域：計画作成済・作成中・作成予定

#### ① 帰宅困難者対策の必要性の認識と都市安全確保促進事業の課題（要旨再掲）

- 帰宅困難者対策については、計画作成済・作成中・作成予定のいずれも全自治体が、必要であると認識しているが、自治体としての取組は、作成中・作成予定の自治体の一部では行われていない。
- 計画策定段階の課題は、主に計画作成中・作成予定の自治体で指摘されており、「昼夜間人口比の大きさ」、「帰宅困難者数の想定がない」、「行政内部の横断的な組織がない」といったものが見られた。
- 事業実施段階の課題としては、「一時滞在施設確保や備蓄物資確保」、「民間事業者に対する帰宅困難者保護の責務範囲の明確化」が多く、いずれも対民間での実質の事業実施に関わる課題である。このほか、「帰宅困難者の居住自治体や経路上の自治体等との広域的な連携・協力体制」も課題として挙げられている。

#### ② 課題に対する支援（要旨再掲）

- 計画策定段階の課題に対しては、主に計画作成中・作成予定自治体から「基礎資料作成に対する補助」、「行政内部の連携に関わる法制度」、「先進的な事例紹介」が挙げられている。
- 事業実施段階の課題に対しては、主に作成済自治体を中心に、「民間事業者に対するインセンティブや補助・財政措置」「施設管理者の免責」が多くなっている。
- 全般的に、協力してくれる民間事業者にとって魅力やメリットが感じられるような補助率・補助対象の拡大の指摘が多く、さらに具体的には、新規開発者以外の既存建築物の事業者に対する一時滞在施設確保への税制優遇や帰宅困難者受入への補助、備蓄物資購入費補助などが挙げられている。
- さらに、帰宅困難者受入の民間事業者に対し不利な状況が起こらないようにするための免責や補償に対しては、支援だけでなく、これらを受入ガイドラインとして提示することによる自治体間ばらつき防止といった提案も挙げられている。
- その他、退避経路整備への補助、広域的な自治体間連携への支援や、事業運用の工夫として、自治体と事業者の一対一の協定ではなく、協議会や地域単位での包括的な協定、エリア内で備蓄物資を融通できる仕組みといった指摘もあった。

#### ③ その他取組状況から見た課題

- 計画作成済地域であっても、鉄道事業者の取組は1/3程度、民間事業者の取組は半数弱であり、作成中・作成予定自治体の場合は、さらに鉄道事業者の取組は少なくなっている。
- 事業実施に向けて、鉄道事業者をはじめとする民間事業者の参加を促す必要がある。

#### ④ 計画作成状況から得られた知見（要旨再掲）

- 都市再生安全確保計画の対象圏域は、計画作成済の自治体ほとんど、作成中の自治体の多くで、都市再生緊急整備地域をベースに、帰宅困難者の集中するエリアや計画関係主体を包括するエリアを指定することで、特に大きな課題が発生することなく策定に至っている。
- また、PT調査データによる帰宅困難者数の詳細な推計を必ずしも行わず、国勢調査データ等を用いて昼間人口、従業員人口の集中状況を大まかに把握して計画策定を行っている地域も多い。
- 計画作成に関しては、地域防災計画との整合性を図りながら、対象地域を絞り込みつつ、具体的な協定締結や退避誘導などをより詳細に記載する地域が多い。
- 以上より、既存の指定地域を下敷きに帰宅困難者の集中する施設や計画関係主体を取り込んだエリアを対象に、一般的な統計データを活用して現状を概観し、地域防災計画を参考にしながら地域での具体的な取組を書き込むといった方法で、都市再生安全確保計画を作成している地域が多いことがわかる。

#### ⑤ 課題のまとめ

- 計画策定済の自治体では、鉄道事業者・民間事業者を巻き込んだ事業実施につながるように、事業者にとってメリットが感じられる補助や、一時滞在施設の確保・管理者の免責制度のガイドラインの形での提示、協議会や地域単位での包括的な協定やエリア内の備蓄物資の融通といった運用の検討も考えられる。
- また、広域的な自治体間の連携についても、国による方向性の提示が必要と考えられる。
- 計画策定中・策定予定の自治体にとっては、上記の課題に加え、計画策定に向けたハードルを下げるため、計画策定に対する支援の拡充や、簡便な帰宅困難者対策の推計方法の提示なども必要と考えられる。
- また、都市再生緊急整備地域や関係主体を包括する圏域設定、地域防災計画をベースとした都市再生安全確保計画の作成といった手法は、今後計画策定を行う自治体にとって参考になると考えられる。

## (2) 乗降客数30万人以上主要駅：計画作成済・作成中・作成予定

### ① 帰宅困難者対策の必要性の認識と都市安全確保促進事業の課題（要旨再掲）

- 帰宅困難者対策については、策定済み自治体、策定中・策定予定自治体とも全自治体が帰宅困難者対策の必要性を認識し、ほとんどで自治体としての取組も実施している。
- 計画策定段階の課題は、都市再生緊急整備地域の場合と同様、作成中・作成予定の自治体で、「昼夜間人口比の大きさ」、「帰宅困難者数の想定がない」といった課題が見られる。
- 事業実施段階の課題は、駅周辺地域の場合は「一時滞在施設の確保」が多く、都市再生緊急整備地域と同様に、「備蓄物資確保」、「民間事業者に対する帰宅困難者保護の責務範囲の明確化」や、「帰宅困難者の居住自治体や経路上の自治体等との広域的な連携・協力体制」が多くなっている。
- 主要駅の場合で特徴的なのは、「交通事業者・民間事業者・地元団体・自治体等の関係主体間調整」も回答として多くなっている点である。

### ② 課題に対する支援（要旨再掲）

- 解決方策、支援制度としては、都市再生緊急整備地域の場合と同様、協力してくれる民間事業者にとって魅力やメリットが感じられるような補助率・補助対象の拡大の指摘、帰宅困難者受入の民間事業者に対し不利な状況が起こらないようにするための免責や補償、備蓄物資購入費補助拡充及びその申請の簡素化も挙げられている。
- また、広域的な自治体間連携の指摘において、具体的には都府県主導による広域連携訓練の必要性が挙げられている。

### ③ その他取組状況から見た課題（要旨再掲）

- 駅の場合は鉄道事業者の取組が多く、民間事業者の取り組みの方が少ない。
- 事業実施に向けて、鉄道事業者以外の民間事業者の参加を促す必要がある。

### ④ 計画作成状況から得られた知見（要旨再掲）

- エリア防災計画の対象圏域は、集客施設や一時滞在施設確保を目的として、エリアを独自に設定しているケースが最も多く、特に課題・調整は発生していない。
- 都市再生緊急整備地域の場合と異なり、対象圏域の面積、昼間人口、従業員人口を集計している自治体は少ない。
- 地域防災計画との整合性は、エリア防災計画でより詳細に記載しているケースが最も多くなっている。
- 以上より、帰宅困難者の集中する施設や計画関係主体を取り込んだエリアを指定し、必ずしも帰宅困難者数の推計は行わず、地域防災計画を参考にしながら地域での具体的な取組を書き込むといった方法で、エリア防災計画を作成している地域が多い。

#### ⑤ 課題のまとめ

- 乗降客数30万人以上の主要駅（計画作成済、作成中・作成予定）についても、基本的な課題は（１）での都市再生緊急整備地域の場合と同様である。
- 計画策定済の自治体では、鉄道事業者・民間事業者を巻き込んだ事業実施につながるように、事業者にとってメリットが感じられる補助や免責制度のほか、広域的な自治体間の連携についても、国による方向性の提示が必要と考えられる。
- 計画策定中・策定予定の自治体にとっては、上記の課題に加え、計画策定に向けたハードルを下げるため、計画策定に対する支援の拡充や、簡便な帰宅困難者対策の推計方法の提示なども必要と考えられる。
- 主要駅周辺地域の場合は、母体となりうる官民協議会が設置されていることが比較的多い都市再生緊急整備地域の場合と異なり、交通事業者・民間事業者・地元団体・自治体等の関係主体間の調整が課題として挙げられている。そのため計画作成済自治体における主体間調整に係る情報の共有化は、今後エリア防災計画を作成する際に貴重な情報になると考えられる。
- また、都市再生緊急整備地域や関係主体を包括する圏域設定、地域防災計画をベースとしたエリア防災計画の作成といった手法は、今後計画策定を行う自治体にとって参考になると考えられる。

### (3) 都市再生緊急整備地域：計画作成予定なし（未定・必要なし）

#### ① 帰宅困難者対策の必要性の認識（要旨再掲）

- 策定予定なし自治体の中には、帰宅困難者対策の必要性がない、もしくはわからないという自治体が一定数見られる。
- その理由として、ターミナル駅でない、集客施設がない、駅の周辺ではない、特定地域ではなく市全体での検討が必要、等が挙げられている。
- 上記のような認識もあるためか、自治体としての取組をやっていない自治体が一定数見られ、地域防災計画で対応しているとの回答もある。鉄道事業者、民間事業者の取組が行われている地域も少ない。

#### ② 都市再生安全確保計画作成予定に関する理由（要旨再掲）

- 都市再生安全確保計画作成未定の理由としては、具体的な検討イメージやタイミングを想定している自治体の方が少なく、検討時期や、検討を行うかどうかが決まっていない自治体の方が多い。
  - 《検討イメージやタイミングを想定》
    - 当該地域の開発の進展に併せて検討(4)
    - 検討時期の目安が示されているが現時点で不明なため未定(2)
  - 《検討時期や検討を行うかどうかが決まっていない》
    - 検討時期が決まっていない(5)
    - 策定意向の検討を行うかどうか未定(5)
- 都市再生安全確保計画作成の必要なしの理由としては、既存の地域防災計画や行動指針の存在を理由としている自治体が半数弱、それ以外については、検討が必要ない理由が示されている自治体は少ない。
  - 《既存の地域防災計画等で対応》
    - 既に類似の計画や行動指針があるため必要なし(9)
  - 《必要がない理由を提示》
    - 現時点で計画策定の必要なし/理由記載あり(4)
  - 《特に理由の記載なし》
    - 現時点で計画策定の必要なし/理由記載なし(7)

#### ② 帰宅困難者対策の課題（要旨再掲）

- 課題があるとの回答割合も少ないが、協定等の取組を行っている自治体もあるため、「一時滞在施設の確保」が多いほか、「備蓄物資の確保」、「事業者の責務」がみられ、計画策段階の課題もみられる。

#### ③ 課題に対する支援（要旨再掲）

- 計画策定のための支援としては、計画策定未定の自治体であり、都市再生安全確保計画策定へ向けた検討がほとんど行われていないためか、一般的に具体的な支援方策が列挙されておらず、「勉強会・先進事例紹介」が一番多くなっている。
- 計画とは別に、一時滞在施設の協定を結んでいる地域が一部に見られ、「ハード対策に対する支援」が2位となっている。

- それ以外の支援は、「計画作成」、「ソフト対策」、「計画策定時や実施段階の参加・実施協力の義務化」がいずれも同程度である。
- また、任意の協議会が補助対象となるよう、「エリアマネジメント団体・民間事業者への補助拡大」といった要望もあった。

#### ④ 課題のまとめ

- 取組状況等調査（H26.5.21～6.4）によると、概ね3/4の地域では帰宅困難者対策の必要性を認識しているが、策定予定なし自治体の中には、帰宅困難者対策の必要性がない、もしくはわからないという自治体が一定数見られる。その理由として、ターミナル駅でなく乗降客数が多くない、開発途上で集客施設がない、都市再生緊急整備地域ではなく市全体での検討が必要、等が挙げられている。
- 計画策定予定がない都市再生緊急整備地域の自治体では、一部を除いて帰宅困難者対策の取組を行っていない自治体が見られる。そのため、具体的な課題や支援策についてはあまり検討されていない状況にある。
- 以上を踏まえ、まずは計画策定の必要性検討に対する問題意識を共有化するため、勉強会・先進事例紹介や、計画策定の実践的な進め方などを啓発していく必要があると考えられる。
- あわせて、帰宅困難者数の推計等の基礎的な調査検討や計画策定に対する、内閣府や国土交通省の支援や補助についても、その有用性を積極的に例示しPRしていくことが考えられる。
- また、一時滞在施設や備蓄物資確保等に係る協定締結を行っている自治体に対しては、これを支援する方策を拡大していくことが考えられる。

#### (4) 乗降客数30万人以上主要駅：計画作成予定なし

##### ① 帰宅困難者対策の必要性の認識（要旨再掲）

- 乗降客数30万人以上の駅がある自治体は、都市再生緊急整備地域の場合と異なり、全自治体が帰宅困難者対策の必要性があると回答している。
- 自治体としての取組も実施しており、比較的鉄道事業者の取組も見られるが、民間事業者の取組は少ない。

##### ② エリア防災計画策定の意向と理由（要旨再掲）

- 既存の計画策定意向調査において「意向なし」としている理由を確認すると、「対策あり」と「記載なし」が最も多く、他は個別理由となっており「東日本大震災当時に混乱がなかった」「協議会設置後検討」「関係者の合意が得られていない」などの回答がある。
- 一方で、追加調査によるエリア防災計画を策定しない理由としては、「意識が醸成されていない」という回答と、既存の協議会や個別の行動要領があるため計画を作成しないという回答が同程度みられるほか、まずは特定駅に集中して取組中、庁内勉強会開催後検討、協議会設立後検討、といった回答がみられた。
- 別途帰宅困難者対策を実施している地域は少なく、今後検討予定の地域も少ないことから、そもそも計画策定の機運が見られない地域が多い。

##### ③ 帰宅困難者対策の課題と支援（要旨再掲）

- 課題があるとの回答割合も全自治体となっており、協定等の取組を行っている自治体もあるため、「一時滞在施設の確保」「主体間調整」「備蓄物資の確保」「事業者の責務」など、事業実施段階の個別の課題が中心である。
- 取組に必要な支援は、基本的に課題内容に対応した個別の支援が指摘されている。

##### ④ 課題のまとめ

- 計画作成予定がない乗降客数30万人以上の駅を有する自治体では、鉄道事業者と共に帰宅困難者対策の取組を行っている自治体が比較的多いものの、エリア防災計画策定については、意識が醸成されていない、関係主体との協議が進んでいないという、具体的な検討につながっていない自治体もみられる。
- そのため、基本的には計画作成予定のない都市再生緊急整備地域を抱える自治体と同様に、まずは計画作成の必要性検討に対する問題意識を共有化するため、勉強会・先進事例紹介や、計画作成の実践的な進め方などを啓発していく必要があると考えられる。
- あわせて、帰宅困難者数の推計等の基礎的な調査検討や、計画作成に対する補助等についても、検討していく必要がある。
- また、一時滞在施設や備蓄物資確保等に係る協定締結等の取組を行っている自治体に対しては、これを支援する方策を拡大していくことが考えられる。

(5) 乗降客数20～30万人主要駅：都市安全確保促進事業の補助対象地域以外の駅

① 帰宅困難者対策の必要性の認識（要旨再掲）

○事業対象外の自治体でも、ほとんどが帰宅困難者対策の必要性があると回答しており、自治体としての取組も多い。

② 帰宅困難者対策の課題（要旨再掲）

○課題があるとの回答割合も比較的多く、計画の策定予定がない乗降客数30万人以上の駅のある自治体と同様、「一時滞在施設の確保」「情報伝達手段の構築」「主体間調整」「事業者の責務」など、取組を実施しているためか、事業実施段階の課題が多くなっている。

③ 帰宅困難者対策の課題に対する支援（要旨再掲）

○取組に必要な支援の記載は比較的多く、「情報伝達設備の整備」「民間事業者等への財政措置」「国・関係機関施設の一時滞在施設化」が多くなっている。  
○追加調査によると、帰宅困難者対策促進のための支援としては、現在、補助対象地域外のため、具体的な課題のイメージが必ずしも明確でないためか、提示した選択肢の多くをそのまま列挙している自治体も多く、各選択肢の回答数の差は小さい。  
○その他、現状の制度の考え方と異なる支援として、画一的な基準でのエリア選定ではなく個別の重点支援、都道府県レベルでの事業促進支援といったものもみられた。

④ 帰宅困難者対策に係る基礎的調査（要旨再掲）

○帰宅困難者数算定や、対策検討の基礎的な調査を実施している自治体は少ない。  
○算出している自治体の方法は、モバイル空間統計や国勢調査の通勤通学人口に帰宅困難率を掛け合わせたもの（屋内相当）、鉄道事業者提供の鉄道利用者数活用、といった簡易的な方法を含めた独自の方法がみられた。

⑤ エリア防災計画の認知と作成の可能性（要旨再掲）

○エリア防災計画の認知状況は、都区部などすでに乗降客数30万人以上の駅を含む自治体であれば知っているが、それ以外の自治体については、名称とおよその内容程度だけでなく、知らないという自治体も多い  
○計画策定の可能性は、「策定する可能性が高い」の回答自治体はなく、ほとんどが「策定するかどうかの検討は行う」の回答であった。  
○その理由としては、事務量の増大や財政負担の議会説明が難しい、乗降客数基準での計画策定の適切性が不明（別に集客施設がある）、乗降客数の実態が相互直通による通過客中心であることから必要性を確認するといった回答がみられた。

#### ⑥ 課題のまとめ

- 乗降客数20～30万人以上の主要駅を有する自治体では、帰宅困難者対策の取組を行っている自治体が多いが、エリア防災計画策定については知らない自治体もみられる。
- そこで、まずは具体的な帰宅困難者対策を実施する際の課題イメージを共有化し、計画策定をすべきかどうかの検討を進めていただく必要がある。
- そのため、計画策定予定のない地域と同様に、まずは計画策定の必要性検討に対する問題意識を共有化するため、勉強会・先進事例紹介や、帰宅困難者対策に係る基礎的な調査の実施方法の紹介など、計画策定の入口段階の進め方を啓発していく必要があると考えられる。
- また、一時滞在施設や備蓄物資確保等に係る協定締結を行っている自治体に対しては、これを支援する方策を拡大していくことが考えられる。

(6) 首都中枢機能維持基盤整備等地区・南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域の乗降客数10~20万人主要駅：都市安全確保促進事業の補助対象地域以外の駅

① 帰宅困難者対策の必要性の認識（要旨再掲）

- ほとんどの自治体で、帰宅困難者対策は必要と認識しているが、一部国の機関が集中している地区では、自治体としての判断はできないとの回答があった。
- 何らかの取組は行っているとの回答が多いが、帰宅困難者対策に係る計画策定済自治体は少なく、例えば区単位の帰宅困難者支援施設の運営計画や地域防災計画である。

② 帰宅困難者対策の課題（要旨再掲）

- 課題としては、備蓄物資の更新費用や損害賠償の問題、一時滞在施設の確保などは共通として挙げられている。

③ 帰宅困難者対策の課題に対する支援（要旨再掲）

- 20~30万人駅と優先順位は類似しているが、「計画策定への支援の要望」、「勉強会・先進事例紹介」など、計画策定につながる支援要望は少なくなっている。
- その他の支援・要望として、東京都心3区からは、「画一的な基準でのエリア選定ではなく必要に応じた個別重点支援」、「備蓄品更新経費費用の補助」、「一時滞在施設運営者等の免責の法整備等への積極的な国の関与」が要望として挙げられているほか、神奈川県のある自治体からは「国や県による一時滞在施設の提供、確保、避難者受入対応等」が挙げられている。

④ 帰宅困難者対策に係る基礎的調査（要旨再掲）

- 帰宅困難者数の算定や調査を実施している自治体は少ない。算定している自治体も、県による市町村単位の算定値の引用である。

⑤ エリア防災計画の認知と作成の可能性（要旨再掲）

- エリア防災計画について「知らない」自治体が半数程度みられている。
- 作成の可能性については、全体として計画策定の検討を行う自治体が多いが、国の機関が立地している地域での計画策定を管轄外としている意見や、防災部局では判断できないという庁内の事業管轄についての意見があった。

#### ⑥ 課題のまとめ

- 基本的には、乗降客数20～30万人以上の主要駅を有する自治体と同様と考えられる。
- そこで、まずは具体的な帰宅困難者対策を実施する際の課題イメージを共有化し、計画策定をすべきかどうかの検討を進めていただく必要がある。
- そのため、計画策定予定のない地域と同様に、まずは計画策定の必要性検討に対する問題意識を共有化するため、勉強会・先進事例紹介や、帰宅困難者対策に係る基礎的な調査の実施方法の紹介など、計画策定の入口段階の進め方を啓発していく必要があると考えられる。
- ただし、国の機関が立地している首都中枢機能維持基盤整備等地区を有する自治体に関しては、首都機能関連施設に対する国としての帰宅困難者対策を共有化し、地元の基礎自治体どのような連携をしていくかを提示していく必要がある。
- また、一時滞在施設や備蓄物資確保等に係る協定締結を行っている自治体に対しては、これを支援する方策を拡大していくことが考えられる。

#### (7) 民間ヒアリングからみた課題

- 民間事業者も、帰宅困難者対策の必要性は認識している。
- 既に都市再生安全確保計画やエリア防災計画を策定済・策定中地域の民間事業者は、計画についても詳細を知っているが、他は名前を聞いている程度である。
- 計画策定時の課題としては、関係主体間の協力体制・役割分担、行政の指導力・費用負担、一時滞在施設の確保が多い。
- その他具体的な課題として、一時滞在施設への免責事項、備蓄物資の購入費用・スペースに対する行政のサポートの必要性、事業者・商業施設の意識向上等が挙げられている。
- 事業実施段階の課題は、回答事業者が少ないが全ての項目を課題として列挙している。
- 計画や事業に対する質問・要望としては、都市再生安全確保施設の対象範囲の拡大、補助制度・補助金の拡充、一時滞在施設への受入時の負傷者対応・犯罪対応に関わる免責に対する法整備が挙げられている。

## 2-5. 計画作成段階と事業実施段階の課題

指摘された課題について、計画作成段階と事業実施段階に分けて再整理した。

### ① 計画作成段階の課題

#### 《計画作成の必要性検討に向けた機運が未醸成》

- 計画作成の必要性検討に対する問題意識共有化のため、勉強会・先進事例紹介による計画作成手法の啓発
- 交通事業者・民間事業者・地元団体・自治体等の関係主体間調整
- 自治体で所管が分かれている場合がある（防災部局：個別の帰宅困難者対策、都市部局：都市再生安全確保計画作成）

#### 《計画作成のための情報不足》

- 帰宅困難者数の推計等の基礎的な調査が行われておらず、帰宅困難者対策の必要性を議論する場が整っていない

#### 《計画作成のための隘路となる課題》

- 一時滞在施設や備蓄物資確保等に係る協定締結等を拡大する支援方策

#### 《エリア防災計画の認知不足》

- 帰宅困難者対策の取組を行っている自治体が多いが、エリア防災計画については知らない自治体がある

#### 《自治体からの帰宅困難者対策の促進に向けた解決方策の提案》

- 画一的な基準でのエリア選定でなく個別の重点支援
- 都道府県レベルでのハード・ソフト事業促進支援
- 帰宅困難者対策の国の窓口の一本化
- 国による従業員の一斉帰宅の抑制についての企業トップへの義務付け

#### 《東京都心部特有の課題》

- 国の機関が集中する首都中枢機能維持基盤整備等地区における、国としての帰宅困難者対策の共有化及び連携方策の提示

### ② 事業実施段階の課題

#### 《計画作成後の事業実施段階の実質の課題》

- 事業者にとってメリットが感じられる補助の拡充、免責制度の明記
  - ・補助率の嵩上げ、補助対象の拡大
  - ・備蓄物資の購入費への補助
  - ・既存建築物の事業者に対する、一時滞在施設確保への税制優遇、帰宅困難者受入に対する補助
  - ・一時滞在施設確保事業者に対する管理責任範囲の明確化（ガイドライン化による自治体間のばらつき防止）
  - ・退避経路の整備に対する補助
- 広域的な自治体間の連携の推進を図る、国による方向性の提示
- 事業者ごとの協定締結手続きの迅速化

- 備蓄物資の確保が困難な集客系施設への対応
- 交通事業者・民間事業者・地元団体・自治体等の関係主体間調整

③その他帰宅困難者対策の必要性が高い地域

その他、1章での基礎データの分析結果から想定される課題を抽出した。

- 帰宅困難者対策の必要性が高いが、乗降客数が30万人未満であるため、現状では都市安全確保促進事業対象外となる地域への対応
- 2020年東京オリンピック開催期間中に大規模災害が発生した場合、外国人を含む大量の帰宅困難者が発生する懸念

### 3章. 帰宅困難者対策に係る課題の解決方策及び取組の推進方策の検討

#### 3-1. 帰宅困難者対策に係る課題の解決方策及び取組の推進方策の検討

本節では、2章で整理した計画作成段階の課題、及び事業実施段階の課題について、アンケートで得られた支援方策の意見等も参考に課題の解決方策を整理するとともに、現行の都市安全確保促進事業の枠組みを参考に、帰宅困難者対策の取組を推進するための、国による支援方策の検討を行った。

(1) 計画作成段階の課題に対応した解決策と国の支援方針の方向性

表 計画作成段階の課題に対応した解決策と国の支援方針の方向性

計画作成段階の課題	解決策の例	現状・現行制度	支援方針の方向性（例示含む）
○計画策定の必要性検討に対する問題意識共有化のため、勉強会・先進事例紹介による計画策定手法の啓発	～計画策定のための勉強会・セミナー開催、先進事例紹介	□都市再生安全確保計画制度の官民連携ワークショップ開催 □都市再生安全確保計画及びエリア防災計画の策定の促進に係る説明会	■左記ワークショップや説明会を、地方ブロック別に開催する等、よりPRを促進 ・計画策定のための簡便手法や、地域防災計画の内容を活用した作成手順などを紹介 ・協議会のメンバー構成の考え方、選定方法、協議の進め方などについて、既存の計画作成済自治体の経験を紹介 ・自治体の全関係部局に参加を要請
○交通事業者・民間事業者・地元団体・自治体等の関係主体間調整	～策定済自治体における関係主体間の調整方法（協議会の組織化や進め方を含む）を先行事例集として整理し、今後策定作業を進める自治体に向け公表・配付		
○自治体で所管が分かれている場合がある（防災部局：個別の帰宅困難者対策、都市部局：都市再生安全確保計画策定）	～自治体の関連部局間の認識共有化、連携の確保（例えば、都市部局、防災部局等）		
○帰宅困難者数の推計等の基礎的な調査が行われておらず、帰宅困難者対策の必要性を議論する場が整っていない	～計画策定のための補助支援の拡充（補助率嵩上げ、補助対象の追加等）	□都市再生安全確保計画策定事業費補助金（内閣府） ・都市再生緊急整備地域における、基礎データの収集・分析等に対する補助 …地方公共団体、民間事業者等 補助率1/2 □都市安全確保促進事業費補助金（国土交通省） ・都市再生安全確保計画又はエリア防災計画の作成のための協議会に対する支援（協議会開催に要する費用） ・都市再生安全確保計画又はエリア防災計画に係る支援（専門家派遣の費用、勉強会・意識啓発活動に要する費用、計画に基づき整備される施設に係る官民・民協定締結等に係るコーディネート費用） 補助率1/2	■特に緊急性が高い1日あたりの乗降客数が30万人以上の主要駅周辺の地域（都市再生緊急整備地域を含む）を対象に、一定の条件のもとでの時限的な「都市再生安全確保計画策定事業費補助金」や、「都市安全確保促進事業費補助金」の補助率嵩上げを検討
○一時滞在施設や備蓄物資確保に係る協定締結等を拡大する支援方針	～計画策定時における関係主体の参加、事業実施協力の義務化	□特に記載なし	■原則は、課題認識を共有している官民の連携により計画作成や事業実施を進める必要があるため、検討中の補助支援拡充の範囲で対応する

計画作成段階の課題	解決方策の例	現状・現行制度	支援方策の方向性（例示含む）
○一時滞在施設や備蓄物資確保等に係る協定締結等を拡大する支援方策	～補助対象事業者の追加（エリアマネ団体、民間事業者等による任意協議会）	□都市再生安全確保計画又はエリア防災計画の作成のための都市再生緊急整備協議会又は帰宅困難者対策協議会の開催	■任意協議会のうち、エリアマネジメント団体については、行政との協働・役割分担を図りつつ、関係主体が地域の良好な環境や価値を維持・向上に主体的に取り組んでいくことから、官民連携を担保する要件を確認しつつ、都市安全確保促進事業の対象協議会とすることを検討
○帰宅困難者対策の取組を行っている自治体が多いが、エリア防災計画については知らない自治体がある	～エリア防災計画の周知拡大	□都市安全確保促進事業の適用対象外	■都市安全確保促進事業（エリア防災促進事業）の適用対象地域の拡大 ■併せて、都市再生安全確保計画制度の官民連携ワークショップや、エリア防災計画の策定の促進に係る説明会を開催（自治体の全関連部局の参加を要請） ■計画策定により、補助を受けて帰宅困難者対策（都市安全確保促進事業）を進められることのPR
○自治体からの解決方策の提案	～画一的な基準でのエリア選定でなく個別の重点支援	□特に緊急性の高い地域を対象に都市安全確保促進事業を推進するため、乗降客数の基準を設定	■今後個別地域の状況を考慮しつつ、官民連携を担保する要件を含めて、必要性を検討
	～都道府県レベルでのハード・ソフト事業促進支援	□現行の都市安全確保促進事業では特に明記なし	■都市安全確保促進事業の適用と併せて検討
	～帰宅困難者対策の国の窓口の一本化	□内閣府、内閣官房、国土交通省で連携して推進	■引き続き、関係省庁間の情報共有を密にして連携して進めていく
	～国による従業員の一斉帰宅の抑制についての企業トップへの義務付け	□首都直下地震帰宅困難者等対策協議会にて、一斉帰宅の抑制が示されている	■原則は、課題認識を共有している官民の連携により計画作成や事業実施を進める
○国の機関が集中する首都中枢機能維持基盤整備等地区における、国としての帰宅困難者対策の共有化及び連携方策の提示	～国による中央官庁街の帰宅困難者対策の提示と、首都中枢機能維持基盤整備等地区の自治体との協議・連携	□中央官庁街における帰宅困難者対策は、各官庁のBCPをベースに、地元自治体と連携して進める	■引き続き、国と地方自治体間の情報共有を密にして連携し進めていく

(2) 事業実施段階の課題に対応した解決策と国の支援方針の方向性

表 事業実施段階の課題に対応した解決策と国の支援方針の方向性

事業実施段階の課題	解決策の例	現状・現行制度	支援方針の方向性（例示含む）
○事業者にとってメリットが感じられる補助の拡充、免責制度の明記	～補助率の嵩上げ、補助対象の拡大	<input type="checkbox"/> 都市安全確保促進事業費補助金(国土交通省) ・コア事業（ソフト事業） 1／2 ・付帯事業（ハード施設） 1／3	■主に付帯事業に対する補助率アップを検討
	～備蓄物資の購入費への補助	<input type="checkbox"/> なし （都では一時滞在施設に対する備蓄品購入費用補助5／6が存在）	■都市再生安全確保計画に記載され、協定の下承継効が付与され、整備補助を受けた備蓄倉庫に搬入する備蓄物資に限り、その購入費・更新費の一部を補助
	～既存建築物の事業者に対する、一時滞在施設確保への税制優遇、帰宅困難者受入に対する補助	<input type="checkbox"/> 都市再生安全確保計画に係る特例措置（建築ストック再編を促進するための手続きの一体処理、備蓄等の促進を図るための容積率規制の緩和）	■現行の特例措置の適用拡大を図るための補助、税制優遇等の検討
	～一時滞在施設確保事業者に対する管理責任範囲の明確化（ガイドライン化による自治体間のばらつき防止）	<input type="checkbox"/> 明記なし <input type="checkbox"/> 既存のガイドラインあり ・首都直下地震帰宅困難者対策協議会「一時滞在施設の確保及び運営のガイドライン」平成24年9月	■一時滞在施設が企業側の「善意」で提供され、トラブルへの責任がないこと、けがの治療や備蓄品不足による対応ができないことを明文化し、利用者への承諾を求める ■ガイドラインの改訂 ・首都直下地震帰宅困難者対策連絡調整会議「一時滞在施設の確保及び運営のガイドライン」平成27年2月
～退避経路の整備に対する補助	<input type="checkbox"/> 都市再生安全確保施設の適切な管理のための協定制度としての「退避経路協定」による管理方法の明示	■都市再生安全確保計画に記載され、協定の下承継効が付与され、退避経路協定が締結された経路に対し、その管理方法に対応した整備に必要な費用を一部補助	
○広域的な自治体間の連携の推進を図る、国による方向性の提示	～広域的な帰宅経路の確保、輸送を可能とするための自治体間連携推進	<input type="checkbox"/> 都市再生緊急整備協議会や帰宅困難者対策協議会のメンバー構成の例示の中では明記されていない	■都市再生緊急整備協議会や帰宅困難者対策協議会のメンバー構成の例示の中で、滞り場所、帰宅経路、居住地の各関係自治体の参加を促し、広域的な連携・役割分担についての協議を行うことを推奨
○事業者ごとの協定締結手続きの迅速化	～一時滞在施設の確保をより拡大するため、1事業者ごとでなく協議会や地域の単位で包括的に滞り場所を確保する仕組み	<input type="checkbox"/> 都市再生安全確保計画に係る特例措置（建築ストック再編を促進するための手続きの一体処理）	■左記の特例措置の中に、一団地の認定を受けて一時滞在施設の確保を進める手法を認定対象にするかどうか今後検討

事業実施段階の課題	解決方策の例	現状・現行制度	支援方策の方向性（例示含む）
○備蓄物資の確保が困難な集客系施設への対応	～エリア内の事業者間で、備蓄物資を融通できる仕組み	□都市再生安全確保計画に係る特例措置（建築ストック再編を促進するための手続きの一体処理）	■左記の特例措置の中に、一団地の認定を受けて備蓄倉庫を整備する手法と併せて、当該エリア内での備蓄物資の融通する方法を可能とすかどうか今後検討
○交通事業者・民間事業者・地元団体・自治体等の関係主体間調整	～策定済自治体における関係主体間の調整方法（協議会の組織化や進め方を含む）を先行事例集として整理し、今後策定作業を進める自治体に向け公表・配付	□都市再生安全確保計画制度の官民連携ワークショップ開催 □都市再生安全確保計画及びエリア防災計画の策定の促進に係る説明会	■左記ワークショップや説明会を、地方ブロック別に開催する等、よりPRを促進 ・協議会のメンバー構成の考え方、選定方法、協議の進め方などについて、既存の計画作成済自治体の経験を紹介

### （3）その他帰宅困難者対策の必要性が高い地域への対応

表 その他帰宅困難者対策の必要性が高い地域へ対応した解決方策と国の支援方策の方向性

帰宅困難者対策の必要性が高い地域の課題	解決方策の例	現状・現行制度	支援方策の方向性（例示含む）
○帰宅困難者対策の必要性が高いが、乗降客数が30万人未満であるため、現状では都市安全確保促進事業対象外	～都市安全確保促進事業の対応地域の拡充を検討	□都市安全確保促進事業 ・都市再生緊急整備地域 ・乗降客数30万人以上の主要駅周辺地域	■帰宅困難者数や屋外滞留者数の推計等を通じ、帰宅困難者対策の筆必要性を確認の上、都市安全確保促進事業の対象地域拡大を検討
○2020年東京オリンピック開催期間中に大規模災害が発生した場合、外国人を含む大量の帰宅困難者が発生する懸念	～2020年東京オリンピックを視野に入れた、会場候補地や国際空港、国内幹線交通ターミナルを含む都市再生緊急整備地域を対象とした自治体との協議・連携	□首都直下地震帰宅困難者等対策連絡調整会議による、「一時滞在施設の確保及び運営のガイドライン」において、要配慮者として外国人への対応が指摘されている	■今後、オリンピック会場施設の整備や、外国人を含めた観客輸送の検討と併せて、外国人帰宅困難者対策を含んだ都市再生安全確保計画の作成・改定を、オリンピック会場候補地や外国人観光客が多く訪れると考えられる都市再生緊急整備地域や駅周辺地域を対象に、重点的に進めていく

### 3-2. 今後の検討課題

本調査における検討結果を踏まえ、今後の検討課題を整理した。

#### (1) 帰宅困難者対策の必要性が高い地域に対する都市安全確保促進事業の適用拡大検討

○本調査の検討結果から、以下の地域が今後帰宅困難者対策の必要性が高い可能性があることが示された。

- ・乗降客数20～30万人以上の主要駅
- ・首都中枢機能維持基盤整備等地区・南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域における乗降客数10～20万人の主要駅
- ・従業人口・昼間人口が一定レベル以上集積している地域
- ・観光地や買物施設、イベント会場など一定の入り込み客が集積する地域

→乗降客数20～30万人以上の主要駅周辺地域や、首都中枢機能維持基盤整備等地区・南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域における乗降客数10～20万人の主要駅については、都市再生安全確保促進事業の適用拡大の検討を行うことが考えられる。

→従業人口・昼間人口が一定レベル以上集積している地域、観光地や買物施設、イベント会場など一定の入り込み客が集積する地域については、今後より詳細な帰宅困難者対策の必要性の検証を行うことが考えられる。

#### (2) 都市再生安全確保計画・作成の手引きの改訂・拡充に向けた論点整理

○本調査で実施したアンケート等から、特に一時滞在施設の確保が進まないことが懸念されることが、計画作成や事業実施の足かせになっている可能性が窺える。

○都市再生安全確保計画・作成の手引きでは、計画に記載することが考えられる、さまざまな事業が例示されているが、計画自体にはその事業実施を担保していくための工夫や取組自体は必ずしも記載されておらず、実行性の担保が伴わない中での計画作成、個別事業の記載に一定の抵抗感がある可能性が考えられる。

→そこで、都市再生安全確保計画作成、及び事業実施について、一時滞在施設の確保を固定的に考えるのではなく、「取り組みやすいところから取り組んでいく」ことを基本スタンスとして、一時滞在施設の確保を毎年のPDCAサイクルで進めていくことを計画に盛り込み、事業実施を進めていく手法・補助制度と合わせて、手引きへの記載を検討することが考えられる。

#### (3) 民間事業者の視点から見た課題のさらなる深掘りと対応策検討

○本調査で実施したアンケートにおいて、鉄道事業者や民間事業者、団体等の数主体から、帰宅困難者対策の必要性や課題認識についての意見を窺ったが、必ずしも十分な意見把握ができていない。

○例えば、複数の民間事業者の中で、帰宅困難者対策を進める旗振り役となる地元団体や、中心的な企業等が存在することで、帰宅困難者対策の具体的な事業が進みやすくなると

いった、複数主体の連携方策を円滑に進めるための仮説等を検証し、今後の計画策定、事業実施の拡大へ活かしていくことが考えられる。

→引き続き、各地の協議会と連携をとりながら、民間事業者の立場からの帰宅困難者対策の必要性や事業実施の課題に対するヒアリング調査を拡大実施し、より民間事業者にとってメリットが感じられる支援策を、具体的に検討していくことが考えられる。

#### (4) 東京オリンピックを目標とした帰宅困難者対策の時限的な法制度化の検討

○2020年に開催される東京オリンピック対応としては、短期間での制度構築、時限的な支援方策の法制化が必要であると想定される。

→特に外国人観光客に対する帰宅困難者対策のあり方について、急ぎ内閣府や東京都と協議を進め、外国人対応のハード・ソフト施策の事業実施について連携方策や支援制度の検討を進める。

→また、「現状の都市再生安全確保計画・作成の手引き」でも、要支援者の一部として外国人の記載はあるが、外国人帰宅困難者に対する具体的な対策に関する記載が見られないため、合わせて手引きの改訂・拡充を検討することも考えられる。

**大規模地震発生時における  
帰宅困難者対策の推進方策検討調査  
報告書**

**平成27年3月**

**国土交通省 都市局 まちづくり推進課  
〒100-8918 東京都千代田区霞ヶ関2-1-3  
TEL : 03-5253-8111 (代表)**