

都市構造等から見た広域防災拠点の配置候補ゾーン等
(国土交通委員会提案)

平成 1 4 年 1 2 月

国土交通委員会事務局

国土交通省近畿地方整備局

1 広域防災拠点の配置候補ゾーン

1-1 全体委員会における整理

第3回全体委員会では、広域防災拠点の適正配置の考え方と配置条件について、以下のような整理がなされている。

広域防災拠点は、地形・地物、稠密な市街地の広がり、鉄道・高速道路等主要な交通基盤のネットワーク、空港・港湾等輸送上重要な施設の位置等を踏まえ、交通の結節点や、各方面からのアクセス及び被災地域内へのアクセスの代替性が確保されている箇所であるとともに、木造密集市街地の分布、液状化発生箇所、崖地・急傾斜地等の危険区域を避け、当該圏域の居住者等の概ねの了解が得られる箇所に、適正に配置する必要がある。また、府県市の庁舎・地域防災拠点の位置、自衛隊の駐屯地、災害拠点病院の位置等防災上重要な役割を果たす施設についても考慮する必要がある。

広域防災拠点のうち、合同現地対策本部が置かれる基幹的広域防災拠点については、京阪神都市圏のどこで発災するか事前には予測し得ない状況で、稠密な市街地の広がりの中核部に位置することが望ましいが、平常時の利活用や大規模空閑地の存在、その立地特性を踏まえつつ、その適正配置を検討する必要がある。

■ 広域防災拠点の配置条件

稠密な市街地の広がりとの近接性

- 甚大な被害が想定される稠密な市街地に迅速に到達できる位置関係にあること。
- 特に基幹的広域防災拠点については、交通手段の確保等他の条件に十分留意しつつ、京阪神都市圏都心部近傍に位置することが望ましい。

多様な交通手段の確保

- 陸路、海路、空路の多様な交通ネットワークの活用が可能であること。

広域交通ネットワークとの接続

- 各方面からのアクセスが確保されていること（陸上交通の結節点、陸路・海路・空路の結節点等）。

交通・輸送の代替性の確保

- 多様な交通・輸送手段の活用による代替性（リダンダンシー）が確保されていること。

地盤等の安全性の確保

- 液状化発生箇所、崖地・急傾斜地等の危険区域を避けること

海外からの支援受入れ

- 海外からの救援物資・支援人員の受入が可能であること。

重要施設との位置関係

- 庁舎、広域防災拠点、地域防災拠点、自衛隊の駐屯地等、災害拠点病院、その他広域的オペレーション展開上重要な施設との連携性を確保した位置関係であること。

スペースの確保

- 中継輸送、荷捌き、分配、備蓄、要員のベースキャンプ等に必要なスペースを確保すること。

1-2 都市構造等から見た適正配置の視点

国土交通委員会では、全体委員会での整理にもとづいて、以下の視点で都市構造および都市ネットワークインフラの両面から広域防災拠点の適正配置を検討した。

< 国土交通委員会での基本的な考え方 >

- 被災時には全国各方面から救援物資が届けられることが想定されることから、災害がどこで発災するか事前には予測し得ない状況では、全国的な広域輸送ネットワークが京阪神の稠密な市街地に到達する外縁部での主要なネットワーク結節点全体を対象と考える。
- 要員ベースキャンプとしての活用を想定すると、被災地から遠くはなれた箇所しか利用できないという状況を避けるために、いくつかの拠点は市街地の内部に分布している必要があると考える。
- 大阪湾沿岸部には空港施設・港湾施設といった広域的な輸送拠点が集積している。特に海外からの応援受入れに適していることから、大阪湾沿岸部一帯を対象と考える。
- 全体委員会で示された地盤の安全性やスペースの確保という条件については、これらが影響する領域のスケールが同じく示された他の条件よりも小さいことなどから、全体の考慮の中では劣後的な条件と考える。
- これらの考え方にしがった検討では、候補ゾーンを少数に絞り込むことは困難であり、これらは広域的オペレーションの具体的検討やケーススタディの実施を通じて今後絞り込まれていくことと考える。
- 候補ゾーンの周辺には、各自治体の防災拠点がすでに備えられている場合が多い。今後、自治体との意見交換等を通じて、広域的オペレーションにおけるこれら既存拠点の活用可能性を検討していくことと考える。

1-3 広域防災拠点に係る適正配置の考え方

対象とする地域	稠密な市街地（概ね人口密度 4000 人/ km ² 以上）が連担する地域
対象とする 広域交通ネットワーク	広域的オペレーションで活用される広域輸送ネットワークとして、概ね 10 年後に整備されていると想定されるいくつかの道路、鉄道、港湾、空港、河川

道路		空港
高規格幹線道路	地域高規格道路	
・ 名神高速道路 ・ 第二名神高速道路 ・ 中国縦貫自動車道 ・ 山陽自動車道 ・ 近畿自動車道 ・ 西名阪自動車道 ・ 阪和自動車道 ・ 神戸淡路鳴門自動車道 ・ 舞鶴自動車道 ・ 京奈和自動車道 ・ 京都縦貫自動車道 等	・ 阪神高速道路 ・ 第二阪奈道路 ・ 南阪奈道路 ・ 第二京阪道路 ・ 京滋バイパス ・ 第二神明道路 ・ 六甲北道路 ・ 播但連絡道路 ・ 琵琶湖西縦貫道路 ・ 堺泉北道路 等	・ 大阪国際空港 ・ 関西国際空港 ・ 八尾空港 ・ 神戸空港

港湾	鉄道	河川
< 特定重要港湾 > ・ 大阪港 ・ 神戸港 ・ 和歌山下津港 < 重要港湾 > ・ 阪南港 ・ 東播磨港 ・ 堺泉北港 ・ 姫路港 ・ 尼崎西宮芦屋港	・ 東海道新幹線 ・ 山陽新幹線 ・ J R 線 ・ 私鉄	< 舟運 > - 淀川 < 緊急用河川敷道路 > ・ 淀川 ・ 紀ノ川 ・ 加古川

配置候補ゾーン選定の
3つの視点

被害集中地域外縁部の広域交通ネットワーク結節点周辺

京阪神都市圏の外部からの物資・人員の応援を受けるゲートとして、人口の稠密な市街地が連坦する地域の外縁部に位置し、全国的な広域交通ネットワークとの結節点を中心とするゾーン

特に人口が集中している地域の交通ネットワーク結節点周辺

被災地域内でのベースキャンプとして活用されることを想定し、京阪神都市圏内部でも特に人口の集中している地域の外縁部に位置し、都市圏内部の主要な交通ネットワークの結節点を中心とするゾーン

大阪湾沿岸部の空路・海路交通ネットワークターミナル周辺

多用な交通手段の確保および海外からの応援受入を想定し、京阪神都市圏における人口の稠密な市街地の縁辺部にあり、海上交通、航空交通ネットワークターミナルが集中する大阪湾岸のゾーン

被害集中地域外縁部の広域交通ネットワーク結節点周辺

名称	特性	中心となる 交通インフラ
A	山陽方面からのゲート	・山陽姫路東 IC(山陽道と播但連絡道路の結節点) 周辺 ・姫路港、東播磨港
B	山陽方面・四国方面からのゲート	・三木 JCT(山陽道と神戸淡路鳴門自動車道の結節点) 周辺
C	四国方面からのゲート	・垂水 JCT(第二神明道路と神戸淡路鳴門自動車道の結節点) 周辺
D	山陽方面・山陰方面からのゲート	・神戸 JCT(中国道、山陽道、第二名神高速の結節点) 周辺
E	山陰方面・東海方面からのゲート	・高槻 JCT(名神高速と第二名神の結節点) 周辺 ・淀川山崎船着場(仮称)、八幡船着場(仮称) 周辺
F	東海方面からのゲート	・城陽 JCT(第二名神と京奈和自動車道の結節点) 周辺、八幡 JCT(第二名神と第二京阪道路の結節点) 周辺
G	東海方面、北陸方面からのゲート	・大津 JCT・草津 JCT(名神高速と第二名神の結節点) 周辺
H	東海方面からのゲート	・大和郡山 JCT(名阪国道と京奈和自動車道の結節点) 周辺
I	和歌山方面からのゲート	・和歌山 JCT(阪和自動車道と京奈和自動車道の結節点) 周辺 ・和歌山下津港

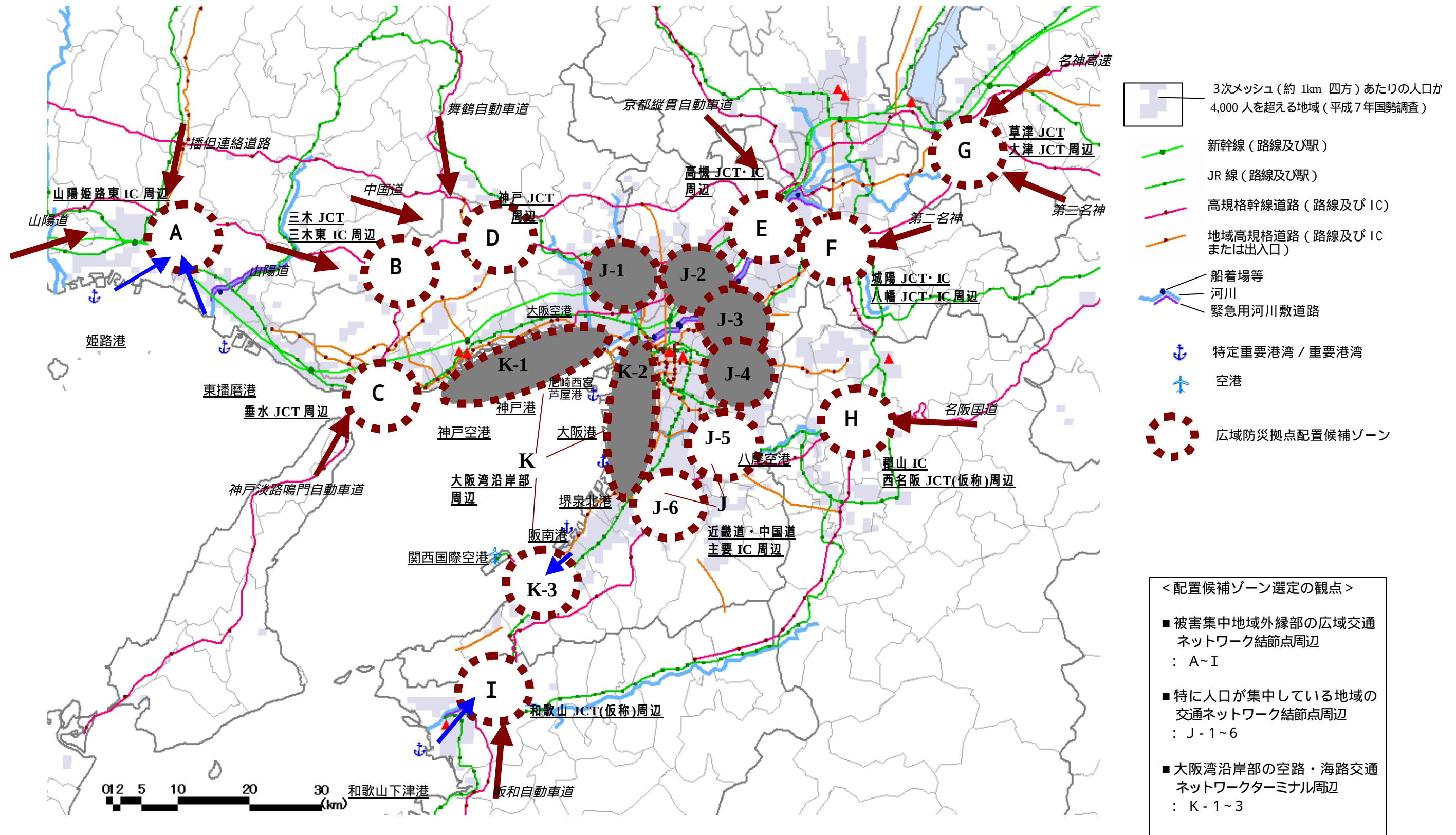
特に人口が集中している地域の交通ネットワーク結節点周辺

名称	特性	中心となる 交通インフラ
J-1	東西広域交通(名神高速、中国道)と大阪圏の結節点	・中国池田 IC(中国道と阪神高速池田線との結節点) 周辺 ・大阪国際空港
J-2	東西広域交通と南北交通(近畿道)の結節点	・吹田 JCT(名神高速、中国道、近畿道の結節点) 周辺
J-3	南北交通と大阪～京都間交通との結節点	・守口出入口(近畿道と阪神高速守口線との結節点) 周辺 ・門真 JCT(近畿道と第二京阪道路との結節点) 周辺 ・淀川佐太船着場、鳥飼船着場
J-4	南北交通と大阪～奈良間交通との結節点	・東大阪 JCT(近畿道と阪神高速東大阪線・第二阪奈道路との結節点) 周辺
J-5	南北交通と大阪～奈良間交通との結節点	・松原 JCT(近畿道と阪神高速松原線・西名阪自動車道との結節点) 周辺 ・八尾空港
J-6	南北交通と和泉方面との結節点	・堺 JCT(近畿道と堺泉北道路との結節点) 周辺

大阪湾沿岸部の空路・海路交通ネットワークターミナル周辺

名称	特性	中心となる 交通インフラ
K-1	大阪湾奥の兵庫県側のゾーン	・神戸港 ・神戸空港 ・尼崎西宮芦屋港 ・住吉浜出入口(阪神高速5号湾岸線) 他
K-2	大阪湾奥の大阪府側のゾーン	・大阪港 ・南港北出入口(阪神高速4号湾岸線) 他 ・堺泉北港
K-3	関西空港とその周辺のゾーン	・関西国際空港 ・泉佐野南出入口(阪神高速4号湾岸線) 他 ・阪南港

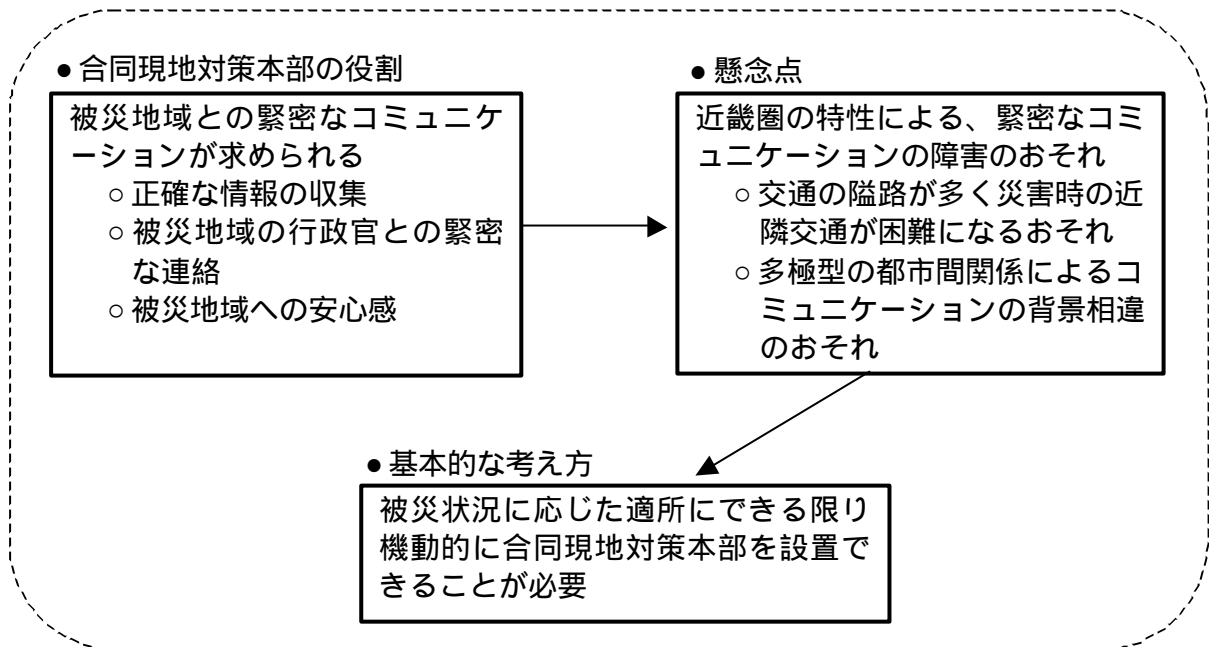
1-4 広域防災拠点に係る配置候補ゾーン



2 中核的な広域防災拠点の配置候補ゾーンの検討

国土交通委員会では、自治体との意見交換等を通じて、中核的な広域防災拠点のあるべき姿について以下のようないくつかの考え方が示された。

中核的な広域防災拠点のあるべき姿に関する意見



中核的な広域防災拠点の考え方

- 適正配置
本部機能の機動性を考慮して、稠密な市街地の広がりの中で、中央部も含め複数箇所への配置が望ましい。
- 適正配置のための視点
地域・都市構造の実態を踏まえた上で、想定される被災時に、合同現地対策本部がどこに設置されるべきか、といった視点が必要。
その一つの考え方として、合同現地対策本部は自治体の災害対策本部の近隣に設置されることが望ましい。
- 中核的な広域防災拠点の機能形態
情報機能とその他の機能を複合的に持つ形態（複合機能型）が望ましいとしながらも、上記の考え方に立てば、自治体庁舎周辺等に情報機能だけを持つような形態（情報特化型）もありえる。