

名古屋市の取り組みについて

～協働型防災まちづくりに向けて～

平成15年12月3日

名古屋駅地区防災まちづくりに関する検討委員会

1 検討委員会の設置について

(1) 目的

災害に強いまちづくりに向け、企業等が連携し、地域の防災力向上につながる防災まちづくりを推進する。

(2) 検討事項

地区内の防災特性について
主体的に取り組むための防災意識の共有方策について
個々、地域の協働、行政が担うべき役割の検討について
具体的な地域防災力向上策に関することについて

(3) 委員（敬称略 五十音順）

赤羽 勉	日本放送協会名古屋放送局 報道部長
池永 秀夫	名古屋地下街株式会社 取締役社長
奥野 信宏	名古屋大学 副総長（委員長）
片岡 英雄	株式会社ノリタケカンパニーリミテド 総務部長
加藤 武彦	東和不動産株式会社 取締役社長
雑賀 哲治	三菱地所株式会社 名古屋支店長
鈴木 英介	株式会社名鉄百貨店 取締役社長
高田 弘子	都市調査室 代表
浜田 賢治	東海旅客鉄道株式会社 東海鉄道事業本部運輸営業部長
松岡 和良	社団法人 中部経済連合会 常務理事
水尾 衣里	名城大学人間学部人間学科 助教授

(4) 検討の進め方

第1回（11月20日）

委員会設置の経緯について 名古屋駅地区の特性について
国、名古屋市などの取り組みを紹介し、検討委員会設置のねらい（地域で支える防災力向上）を示すとともに、地区の特性から、浮かびあがる防災上の課題を洗い出す。

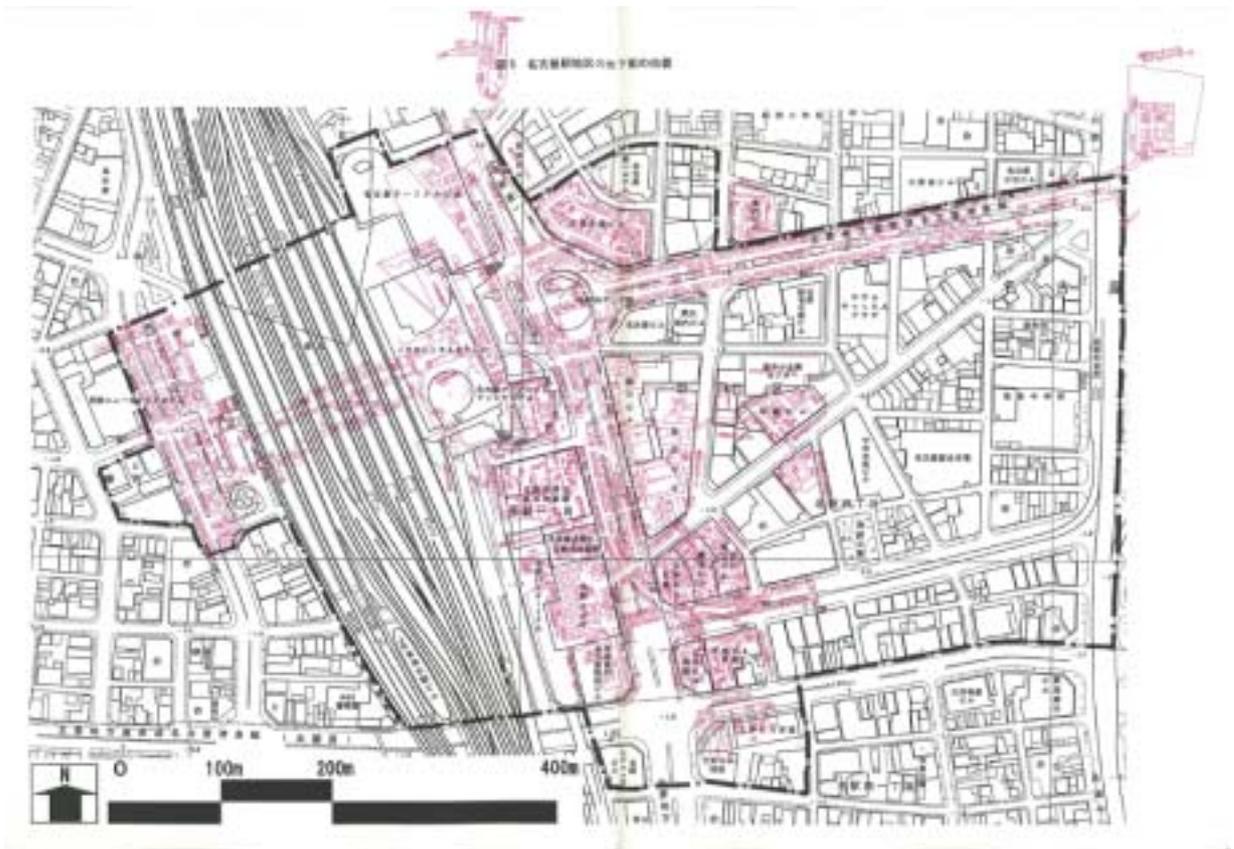
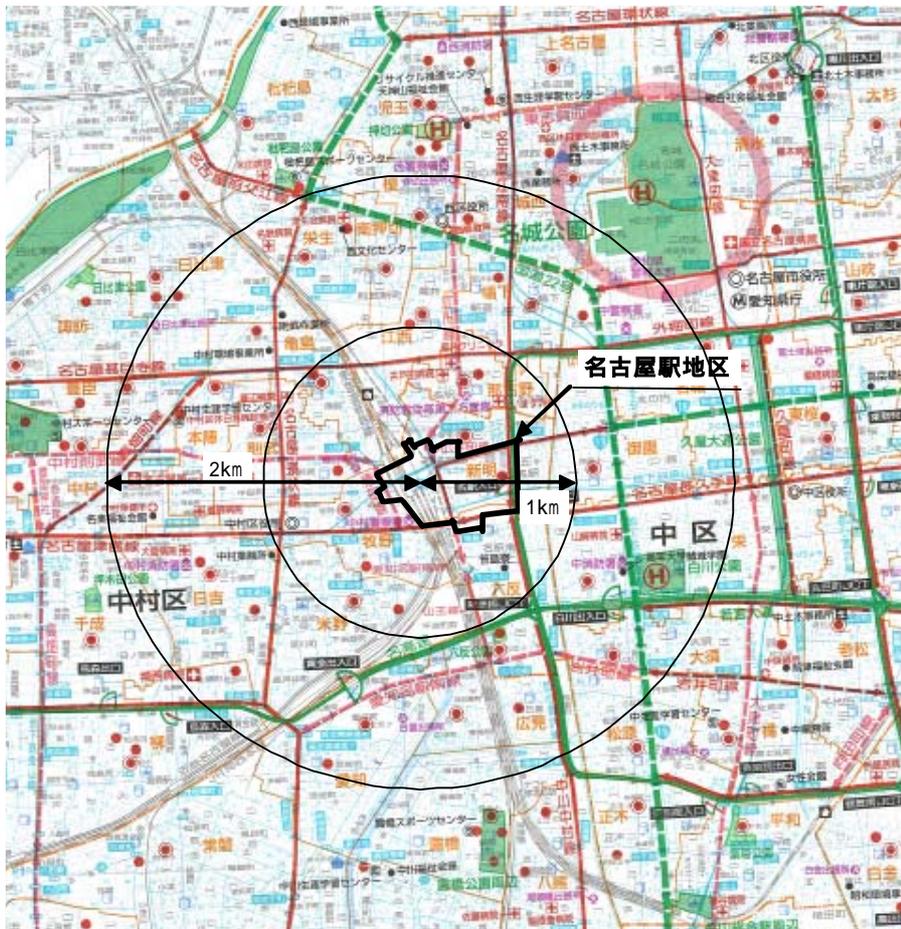
第2回（1月予定）

防災シミュレーションについて 企業の防災への取り組みについて
地下街などの地区の実態から、発災時のイメージを共有し、アンケート分析結果などから、企業の防災への取り組み状況について検討し、具体的な課題を整理する。

第3回（3月予定）

地域防災の取り組みについて 持続性ある防災力向上に向けて
個々の事業所、地域の協働、行政が担うべき役割りを明らかにし、企業の防災から地域の防災力を高める方策について、持続性のある取り組みを検討する。

(5) 対象地域の概要



(6) 地区の状況



1 名古屋駅東から（桜通側）



2 対象地域の上空から



3 地下街の状況（その1）



4 地下街の状況（その2）



5 ノリタケの森
～企業による避難場所提供～

2 地区の現況

(1) 地区内の従業者数

	従業者数(人)	夜間従業者数(人) 注)	昼間従業者数(人) 注)
名駅一丁目 (1番1を除く)	17,802	302	17,500
名駅三丁目 26~28番	5,389	22	5,367
名駅四丁目1~ 21、26.27番	25,013	353	24,660
椿町6番の一部、 7番	1,874	12	1,862
合計	50,078	689	49,389

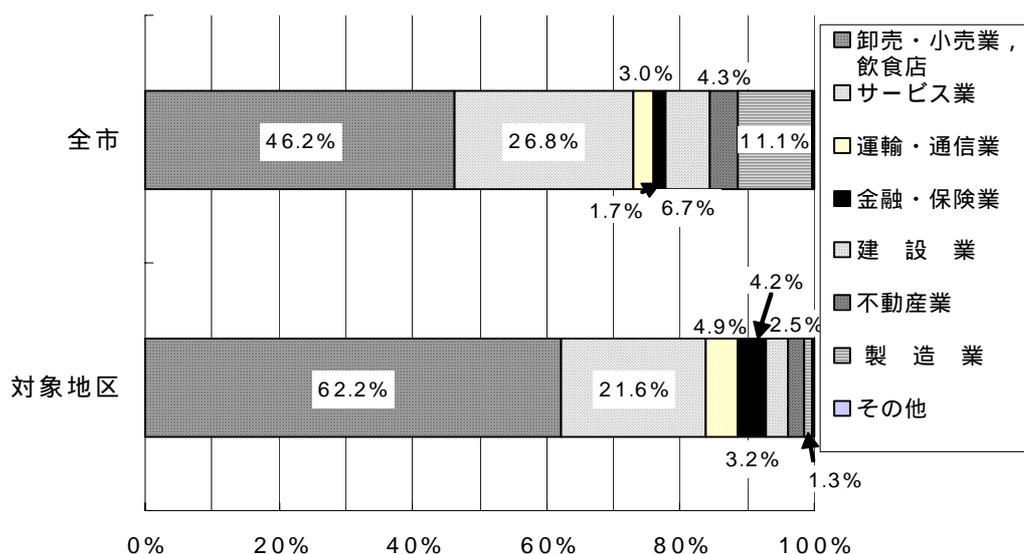
注) 対象地区の建物現況データ(消防局)の当町丁目における昼夜間従業者数比で、統計に基づく従業者数を按分した。

(2) 地区内の居住者数

	世帯数 (世帯)	人口 (人)	男性 (人)	女性 (人)	備考
椿町	-	-	-	-	・データ出典は、住民基本台帳 (名古屋市、平成15年10月1 日)
名駅一丁目	9	9	8	1	
名駅三丁目	-	-	-	-	
名駅四丁目	122	267	133	134	
対象地区計 注)	131	276	141	135	・名駅一丁目と、名駅四丁目の データの合計値

注) 椿町6,7番及び名駅三丁目26,27,28番は、町丁目面積に占める区域面積率が大変小さく、かつ、駅に近い番地で夜間人口が小さいものと想定されることから、当該町丁目の常住人口はカウントしない。(-で表示)

(3) 名古屋市と地区内事業所の業種構成



(4) 地区内地下街の産業別事業所数

平成13年10月1日

地下街名	小売業	飲食店	サービス業	その他	総数
新幹線地下街エスカ	66	27	3	3	99
テルミナ地下街	29	2	0	0	31
大名古屋ビル地下街	8	0	1	0	9
ユニモール	66	14	4	2	86
名古屋駅地下街	15	7	4	6	32
サンロード・メルサストリート	48	17	4	3	72
新名フード・ミヤコ地下街	18	2	3	3	26
名古屋駅地区 計	250	69	19	17	355
名古屋市全地下街	500	138	35	40	713

(5) 地区内地下街の現況

地下街名	所在地	延べ面積(m ²)	経営主体	開設年月
新幹線地下街エスカ	中村区椿町	29,179	株式会社エスカ	1971年12月
テルミナ地下街	中村区名駅一丁目	6,985	名古屋ターミナルビル株式会社	1976年11月
大名古屋ビル地下街	中村区名駅三丁目	896	三菱地所株式会社	1963年3月
ユニモール	中村区名駅四丁目	27,363	株式会社ユニモール	1970年11月
名古屋駅地下街	中村区名駅三丁目	1,966	名古屋地下鉄振興株式会社	1957年11月
サンロード・メルサストリート	中村区名駅四丁目	11,347	名古屋地下街株式会社	1957年3月
新名フード地下街	中村区名駅四丁目	711	三井不動産株式会社	1957年7月
ミヤコ地下街	中村区名駅四丁目	3,599	株式会社名古屋都ホテル	1963年9月
名古屋駅地区 計		82,046		

(6) 地下街への来街者数（名古屋駅前地下街地震被害想定調査から 平成13年3月）

平日

8 地下街（新幹線地下街エスカを除く：以下同じ）の店舗内滞留人口は 12～13 時頃ピークとなり、総数で約 2,000 人である。通路部の滞留人口は 8～9 時及び 18～19 時頃ピークとなり、約 4,000 人である。店舗内と通路を加えた全体の滞留人口は 18～19 時頃ピークとなり、約 5,800 人である。

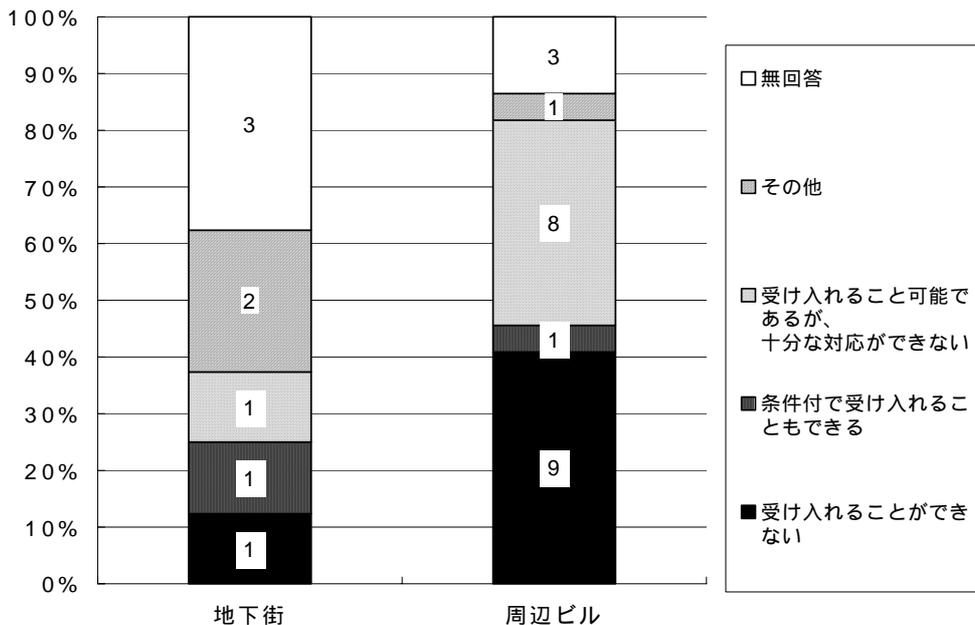
休日

地下街の店舗内滞留人口は 14～15 時頃ピークとなり、総数で約 2,000 人である。一方、通路部の滞留人口は、15～16 時頃ピークとなり、約 3,300 人である。店舗内と通路を加えた、全体の滞留人口は、15～16 時頃ピークとなり、約 5,300 人である。

新幹線地下街エスカを加えた地下街の滞留人口（推計値）

8 地下街の延べ床面積 5.3 万㎡に対して、エスカの延べ床面積は 2.9 万㎡である。単純に面積割合から、9 地下街の滞留人口を類推すると、ピーク時の滞留人口は、平日で約 9,000 人、休日で約 8,200 人となる（ $(5.3+2.9)/5.3=1.55$ ）。

(7) 既往アンケートから見る地下街の避難者受け入れの可能性



『名古屋駅前地下街地震被害想定調査』におけるアンケート結果では、2.5 割が条件付ながら避難者を受け入れる可能性があるとして回答している。周辺ビルでは、4 割が条件付ながら避難者を受け入れる可能性があるとして回答している一方、同じく 4 割が受け入れることができないと回答している。

(8) 名古屋駅の利用状況

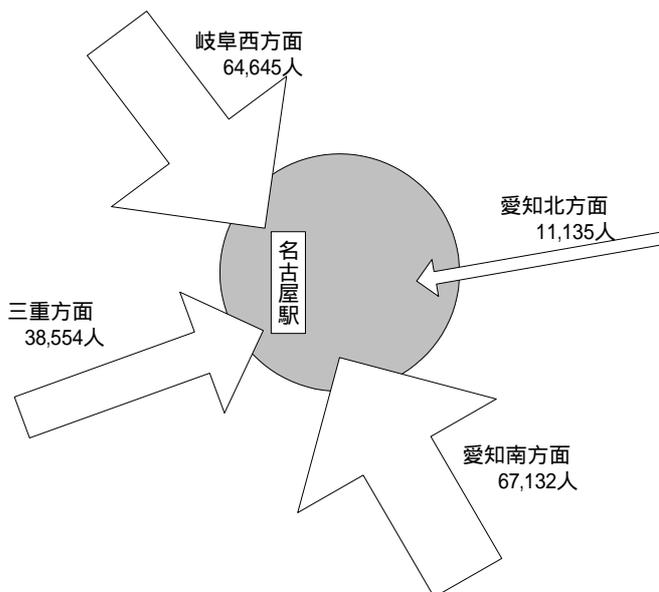
名古屋駅地区には、名古屋駅（東海旅客鉄道）、新名古屋駅（名古屋鉄道）、名古屋駅（名古屋市交通局）、名古屋駅（近畿日本鉄道）が集中しており、岐阜西方面、三重方面、愛知北方面、愛知南方面を結ぶ交通結節点となっている。最終降車数（定期）で計約 11 万人/日・片道、乗り換え利用者 13 万/日・片道が活用する、中部圏最大のターミナル駅である。

名古屋駅地区内の鉄道駅最終降車人員数

駅名	事業者名	通勤・通学者(定期券)		
		名古屋駅で最終降車(人/日・片道)	名古屋駅で乗換え(人/日・片道)	計
名古屋駅	東海旅客鉄道	31,596	45,503	77,099
新名古屋駅	名古屋鉄道	46,742	41,626	88,368
名古屋駅	名古屋市交通局	18,890	11,257	30,147
名古屋駅	近畿日本鉄道	11,446	35,098	46,544
総計		108,674	133,484	242,158

データ出典：H12 大都市交通センサス

名古屋駅で降車及び地下鉄への乗り換え者の流入方面の内訳



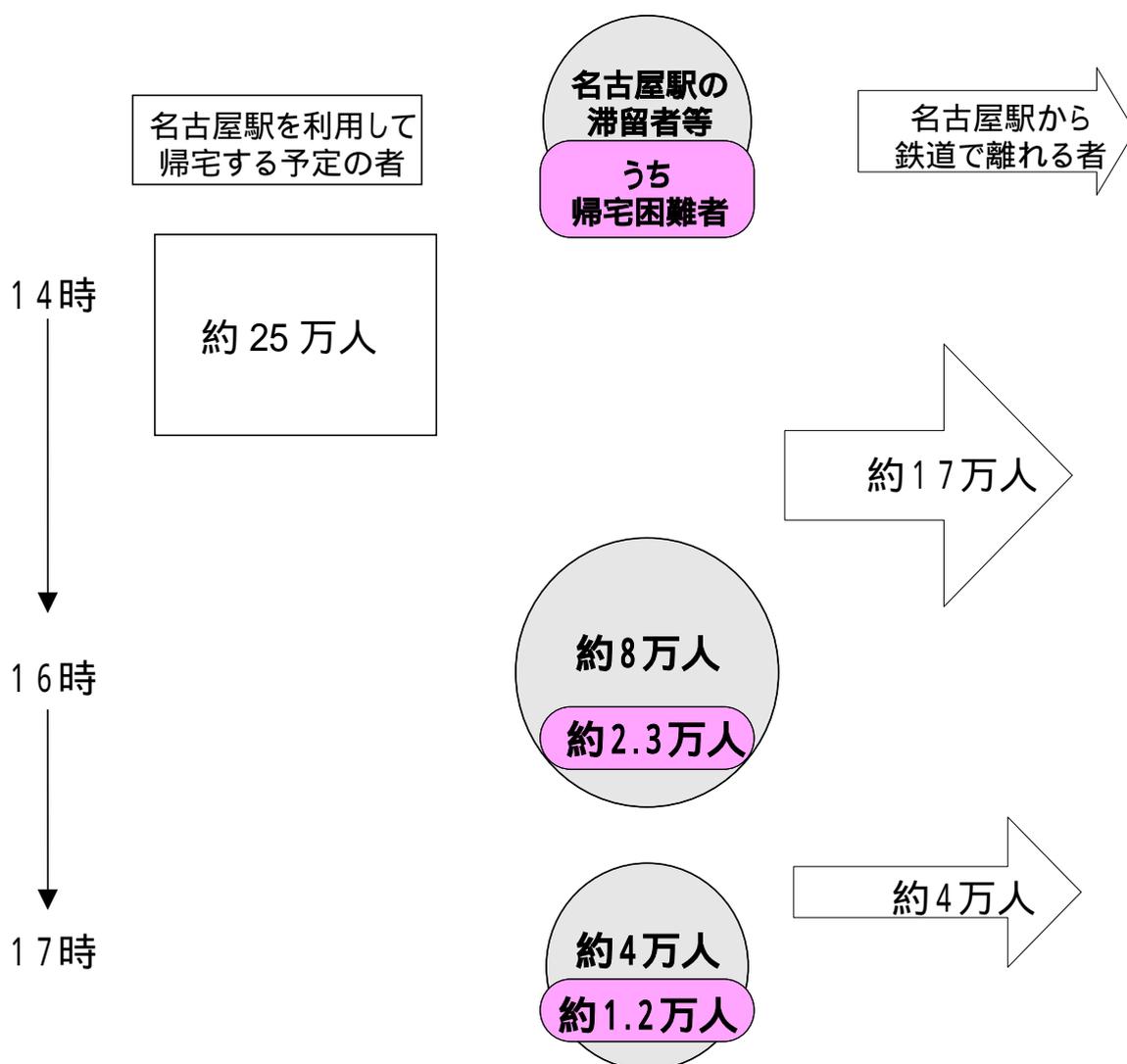
データ出典：名古屋駅地区滞留者等対策検討委員会
平成15年3月

(9) 想定される滞留者（平成14年度 名古屋駅地区滞留者等対策検討委員会から）

シミュレーションの設定

- ・ 判定会が平日の14時に招集されたと想定した。
- ・ 警戒宣言が、2時間及び3時間後に発令された場合について推定した。
- ・ 推定対象は名古屋駅を利用する通勤・通学者、旅行者、買物客等とした。（14時時点では、市内に約25万人滞留する。）
- ・ 市内の人々は判定会招集の直後から帰宅を始め、往路と同じ経路（名古屋駅）を通過して帰宅すると仮定した。

シミュレーションの結果



備考1 「滞留者」とは名古屋駅に到着したが、乗車できず駅周辺に足止めされた者。

2 「帰宅困難者」とは滞留者のうち、徒歩での帰宅も困難な者。

3 第1回委員会の概要

(1) 開催日時・場所

平成15年11月20日(木) 14:00~16:00
名古屋マリオットアソシアホテル16階 サルビア



(2) 検討のポイント

協働型防災まちづくりのあり方について

企業、顧客、地域住民、公衆というレベルに応じた防災対応が必要

帰宅困難者対策について

企業の横の連携から、地下街やビルへの滞留対応策の検討が必要

(3) 主な発言

地下街の防災対策について

- 名古屋の地下街は他の政令指定都市と比較しても、迷路のように入り組んだ地下街で、ここで地震が発生したらどうなるかと、恐怖感を持っている。パニックを防ぎ、滞留した人を安全に避難させるため、企業の外向きの対応が必要である。消防・警察に替わって、企業が連携した滞留した群集をどう誘導するのか、実践的なシミュレーションを行なう必要がある。
- 地下街の店舗従業員については、消防隊が組織化されている。しかし、一旦判定会議が召集されると、店舗をクローズし、従業員はごく一部の保守要員を除いて全て帰宅させることとなっている。このため、帰宅困難者などの滞留者が発生する時に、実は従業員が居ないということである。
- 地下街では名古屋駅前共同防災協議会が、防災の横のネットワークを作っている。会員向けに、防災ホットラインを作るなどにより、横の連携を強化する。これを名古屋駅地区振興会のエリアに広げることも考えられる。既存の防災の枠組みを活用することが役に立つ。

協働型防災まちづくりのあり方について

- 作った防災計画をどう浸透させていくかが課題である。自分と所属する企業、顧客、町内会等の地域の方々、公共の場に居る人というように、段階を追ってどのレベルの人にどう対応するのかのイメージを作る必要がある。

企業防災連絡会について((社)中部経済連合会の取り組み)

- 平成15年6月にたちあげ、地震対策強化地域の見直しへの対応、日本のものづくりの中心地を守る、の二点を目的に発足した。企業の防災意識向上を図るため、国と地方自治体、会員企業のはしわたしを行なっている。防災対策には、1.個々の企業の防災対応力の向上、2.地域としての防災力の向上、3.企業と企業の連携による防災力の向上、4.全体としての防災意識の向上、が挙げられるが、このうち、企業防災連絡会で行なっているのは、4の、防災意識の向上である。

発災時の群集の誘導について

- ノリタケの森では、7 百名の従業員のうち、20～30 名が残ることになっている。これまでのイベントなどの経験から、群集の誘導は制服警官でないと、企業の従業員が誘導する事が困難である。

個別企業の防災マニュアル

- 企業の防災マニュアルにおいては、注意情報になった段階で、企業周辺がどういう対応をするか、調査してみる必要がある。例えば、交通機関では JR と近鉄では同じ対応になっているのか、調べる必要がある。
- ノリタケの森があるといっても、十分な面積の避難場所ではなく、帰宅困難者等の滞留者をどこに収容するかが、課題となる。考えられる避難場所はオフィスビルであるが、仕事の遂行やセキュリティーの面からどこまでが可能なのかを考える必要がある。また、帰宅しようとして、豪雨で駅が閉鎖され、また、事務所に戻ろうとして、事務所もクローズしていたという、東海豪雨の時の教訓も生かす必要がある。判定会召集時点で従業員を帰すのか、否かも検討した方が良い。

4 次回委員会に向けた方向性

第 1 回委員会では、主に、個別企業の防災への取組みと防災まちづくりをどうつなげていくかという観点から検討が行われた。この議論の流れを踏まえ、個別企業の防災への取組み状況を明らかにする中から、当該地区における協働型防災まちづくりの方向を明らかにする。

対象地域内の企業の防災まちづくりの現況と課題の検討

次回に向けては、アンケートによって、地区内企業の防災まちづくりへの意識や取組み状況を把握するとともに、対象地区内の主要企業・商店街の防災マニュアルを入手し、各防災マニュアルの共通点と相違点をチェックすることによって、現時点の企業の防災への取組み状況の課題を洗い出す。

企業間の横の連携に支えられた防災まちづくりのイメージの検討

企業間の横の連携をどう作り出していくのか、全国の先進事例を整理し、そのイメージを明らかにする。

名古屋駅地区における協働型防災まちづくりの基本的な考え方の検討

そして、既存の防災組織（地下街、交通機関）へのヒアリングを行い、企業間が横の連携を進めるためにどんな取組みを進めるべきかを検討する。（防災まちづくりの時間軸と対象の整理・検討）

表 防災まちづくりの整理の考え方

対象	予防期間	注意情報発令/ 判定会議招集後 ～警戒宣言まで	警戒宣言後～ 発災まで	発災直後～2 日後まで	発災 3 日以降 ～
自社従業員					
顧客					
町内会等の地域住民					
対象地区への来街者					