

**品川駅・高輪ゲートウェイ駅周辺地区**  
**都市再生安全確保計画**



**品川駅・田町駅周辺地域 都市再生緊急整備協議会**

**品川駅・高輪ゲートウェイ駅周辺地区 都市再生安全確保計画作成部会**

# 目次

はじめに

## 第1章 基本的な方針

- 1 計画の意義 . . . 1-1
- 2 計画の目的 . . . 1-1
- 3 計画の構成 . . . 1-1
- 4 計画の位置づけ . . . 1-2
- 5 計画の対象区域 . . . 1-3
- 6 計画の作成体制及び実施体制
  - (1) 計画作成体制 . . . 1-4
  - (2) 計画実施体制 . . . 1-5
  - (3) 各主体の役割分担 . . . 1-6

## 第2章 地区の現状把握

- 1 基礎情報
  - (1) 人口等（昼夜間人口、従業者数、外国人人口比率、駅乗降客数） . . . 2-1
  - (2) 土地利用現況（用途別建物立地状況） . . . 2-3
  - (3) 土地利用現況（構造別建物立地状況） . . . 2-4
  - (4) 防災施設及び医療施設等の立地状況 . . . 2-5
  - (5) オープンスペースの整備状況 . . . 2-7
  - (6) 一時滞在施設の整備状況 . . . 2-8
  - (7) エネルギー供給施設の整備状況 . . . 2-9
  - (8) 情報通信の整備状況 . . . 2-11
  - (9) 地域の防災活動 . . . 2-15
  - (10) 駅での防災対応 . . . 2-17
  - (11) 災害時の連絡体制 . . . 2-17
- 2 開発動向とまちづくりの特徴・概要
  - (1) 本地区内の開発動向 . . . 2-18
  - (2) 本地区の特徴 . . . 2-20
  - (3) 本計画の対象区域及び周辺における開発動向 . . . 2-22
- 3 災害リスク
  - (1) 地域危険度 . . . 2-23
  - (2) 浸水想定 . . . 2-24

## 第3章 想定する被害及び対応すべき課題

- 1 被害想定
  - (1) 想定する地震とその被害想定 . . . 3-1
  - (2) ライフラインの被害想定 . . . 3-2
- 2 帰宅困難者の推計
  - (1) 調査対象範囲 . . . 3-3
  - (2) 算出される帰宅困難者数 . . . 3-4
- 3 災害時のシナリオ
  - (1) 災害時の行動と課題 . . . 3-7
  - (2) 災害時の行動フロー . . . 3-8
  - (3) 災害時に発生する課題 . . . 3-9

## 第4章 安全確保計画の将来像と目標

- 1 将来像と目標 . . . 4-1
- 2 取り組み方針と方策 . . . 4-2

## 第5章 取り組み方針

- 1 高輪ゲートウェイ駅周辺地区
  - (1) デッキレベルを中心とした退避ネットワークの形成【方針1-1】 . . . 5-1
  - (2) 屋外の安全な一時退避場所の確保【方針1-2】 . . . 5-1
  - (3) えきまちの安全を確保する施設等の整備【方針1-3】 . . . 5-2
  - (4) 自立可能なインフラの整備推進によるBCDの形成【方針2】 . . . 5-5
  - (5) 平時・非常時一体で機能する情報連携基盤の構築【方針3】 . . . 5-10
  - (6) 地域の防災力を高める周辺地域への貢献【方針4】 . . . 5-12
  - (7) エリア防災の推進【方針5】 . . . 5-14
- 2 品川駅周辺地区
  - (1) デッキレベルを中心とした退避ネットワークの形成【方針1-1】 . . . 5-15
  - (2) 屋外の安全な一時退避場所の確保【方針1-2】 . . . 5-15
  - (3) えきまちの安全を確保する施設等の整備【方針1-3】 . . . 5-16
  - (4) 自立可能なインフラの整備推進によるBCDの形成【方針2】 . . . 5-19
  - (5) 複数の関係者間の災害時の情報連携体制の構築【方針3】 . . . 5-23
  - (6) 大規模ターミナル駅を中核とした地域のレジリエンスの強化【方針4】 . . . 5-25
  - (7) エリア防災の推進【方針5】 . . . 5-28

## 第6章 滞在者等の安全の確保のために実施する事業及び事務、事項

- 1 都市再生安全確保施設の整備及び管理（ハード対策） . . . 6-1
- 2 滞在者等の安全の確保を図るために必要な事務（ソフト対策） . . . 6-10
- 3 継続的な計画の更新 . . . 6-12

## 用語の定義

### ●都市再生安全確保施設

都市再生特別措置法第19条の15に定められる都市再生安全確保計画に定める、大規模な地震が発生した場合における滞り者等の安全の確保を図るために必要な施設として整備される施設。

以下の「退避施設」「退避経路」「備蓄倉庫」「非常用電気等供給施設」「その他の施設」を指す。

### ●退避経路

都市再生特別措置法第19条の15に定められる、大規模な地震が発生した場合における滞り者等の安全の確保を図るために必要な退避のために移動する経路。

### ●退避施設

都市再生特別措置法第19条の15に定められる、大規模な地震が発生した場合における滞り者等の安全の確保を図るために必要な一定期間退避するための施設。

下記に記載する、東京都地域防災計画における「一時滞り施設※」、港区地域防災計画における「一時受入れ場所※」と同義となる。

※一時滞り施設(東京都地域防災計画、東京都帰宅困難者対策条例)

…東京都帰宅困難者対策条例第12条に定められる、大規模災害の発生時に帰宅困難者を一時的に受入れる施設。

※一時受入れ場所(港区地域防災計画、港区防災対策基本条例)

…港区防災対策基本条例第28条に定められる、災害時における帰宅困難者の帰宅に係る混乱を防止するため、国、都、防災関係機関、事業者、学校等の帰宅困難者を一時的に受け入れる施設。

### ●備蓄倉庫

都市再生特別措置法第19条の15に定められる、大規模な地震が発生した場合における滞り者等の安全の確保を図るために必要な備蓄倉庫。

### ●非常用電気等供給施設

都市再生特別措置法第19条の15に定められる、大規模な地震が発生した場合における滞り者等の安全の確保を図るために必要な非常用の電気又は熱の供給施設。

本計画では、「熱供給施設」、「地域導管」、「街区間洞道」、「自営電力線」、非常時に電気を供給する非常用発電機及びCGS（コージェネレーションシステム）として「電源設備」を定める。

### ●その他の施設

都市再生特別措置法第19条の15に定められる、大規模な地震が発生した場合における滞り者等の安全の確保を図るために必要なその他の施設。

### ●退避

大規模災害時に、身に迫った危険を避けるため、安全な場所に移動すること。

### ●避難

大規模災害時に、安全が確認されるまでの間、一時的に安全な場所に移動すること。

### ●帰宅困難者

自宅までの距離が遠く、徒歩による帰宅が困難な人。

### ●一時退避場所

大規模災害時に、施設の安全性が確認され当該施設に戻るまでの間、施設の滞り者が一時的に退避するための場所。

●**滞留者**

品川駅・高輪ゲートウェイ駅周辺地区都市再生安全確保計画の対象地域に就業、通学、買物その他の私事等で滞在している人。

●**要配慮者**

高齢者、障がい者、妊婦、乳幼児、外国人、災害による負傷者。

●**緊急輸送道路**

震災時に避難や救急・消火活動、緊急物資輸送の大動脈となる幹線道路。

●**特定緊急輸送道路**

緊急輸送道路のうち、特に沿道建築物の耐震化を図る必要があると知事が認める道路。

●**一般緊急輸送道路**

特定緊急輸送道路以外の緊急輸送道路。

●**緊急交通路**

災害応急対策が的確かつ円滑に行われるようにするため、緊急通行車両以外の車両の通行を禁止し、又は制限するため、交通管理者が区間を指定している道路。

●**帰宅支援対象道路**

都心から放射状に伸び、かつ被災地の避難路になっている緊急交通路として、(都県境を越える11路線)(多摩地域において国道16号に至る3路線)(都心を迂回する環状路線で、被災状況により内側に交通規制が実施される2路線)の計16路線が位置付けられており、徒歩帰宅者に対する支援を効率的に行う路線。

●**地区内残留地区**

地区の不燃化が進んでおり、万一火災が発生しても、地区内に大規模な延焼火災のおそれがなく、広域的な避難を要しない区域。

●**広域避難場所**

大震災時に発生する延焼火災やその他の危険から、避難者の生命を保護するために、必要な面積を有する大規模公園、緑地、耐火建築物地域等のオープンスペースを言い、地方公共団体が指定している場所。

●**東京都災害拠点病院**

被災現場において応急医療救護を行う救護所との円滑な連携のもとに、災害時における重症者等の適切な医療を確保することを目的として、災害時における東京都の医療救護活動の拠点となる病院。

●**東京都災害拠点連携病院**

災害拠点病院と連携し、災害時において主に中等症者や容態の安定した重症者の治療等を行う病院。

●**東京港防災船着場**

災害時において、傷病者や医療従事者、帰宅困難者の人員輸送や医療・緊急物資といった物資輸送等、東京港における水上輸送の拠点となる施設。

●**帰宅支援ステーション**

徒歩で帰宅せざるを得ない帰宅困難者の帰宅を支援する施設(コンビニエンスストア、ファーストフード、ファミリーレストラン、ガソリンスタンド等)。支援内容としては水(水道水)、トイレ、テレビ及びラジオからの災害情報、休憩場所の提供を行う。支援活動は、被害状況にもよるが概ね7日程度の期間を想定。

●区民避難所

災害による家屋の倒壊・消失等で、被害を受けた区民の一時的な生活場所であり、避難者のほか、自宅で生活を続けている「在宅避難者」への物資の供給や、災害情報の発信を行う地域の防災拠点。

●福祉避難所

区民避難所での生活が困難で、介護等のサービスを必要とする高齢者や障がい者の一時的な生活の場所。

●地域集合場所

災害発生時に地域住民の安否確認や救出・救護を行うために一時的に集まる場所で、町会・自治会等が定めている場所。安否確認後に避難が必要な際、区民避難所や広域避難場所に避難する。

●給水拠点

災害時に応急給水を行うための拠点。

●JR 電力

東日本旅客鉄道株式会社の自営電力。

●災害時自立生活圏

災害時の最低限の生活基盤が圏域内で供給されている生活圏。

●BCD

災害時にエネルギーの安定供給が確保される業務継続地区。Business Continuity District の略。

●CGS

コージェネレーションシステム（CGS：Co-Generation System）の略称。天然ガス、石油、LP ガス等を燃料として、エンジン、タービン、燃料電池等の方式により発電し、その際に生じる廃熱も同時に回収するシステム。



令和4(2022)年1月に定められた計画では、先行して令和6(2024)年度にまちびらきが予定された高輪ゲートウェイ駅周辺地区を対象とし、段階的に対象地区を拡大していくものとしていた。

今般、環状第4号線以南でまちづくりが進んできたことを踏まえ、環状第4号線以南に都市再生安全確保計画の区域を拡大し、計画を更新する。なお、既決定の計画区域である高輪ゲートウェイ駅周辺地区と今回拡大対象の環状第4号線以南（以下「品川駅周辺地区」という。）は、将来的にデッキ等の整備により歩行者ネットワークが繋がるなど関係性が強いことから、一つの計画として策定する。また、田町駅周辺地区は、高輪ゲートウェイ駅周辺地区以南との歩行者ネットワークの繋がり等が比較的独立していることから、別計画として策定する。

以上より計画名称は、「品川駅・高輪ゲートウェイ駅周辺地区都市再生安全確保計画」（以下「本計画」という。）に変更し、高輪ゲートウェイ駅周辺地区と品川駅周辺地区（以下「本地区」という。）を対象区域とする。

# 第1章 基本的な方針

## 1 計画の意義

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した。首都直下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る甚大な人的・物的被害が想定されており、官民連携によるハード・ソフト両面にわたる都市の安全確保策を講じることが喫緊の課題である。

本地区では段階的、長期的なまちづくりが進められており、将来、多くの就業者や来街者が利用する地域となる。これからの日本の成長をけん引する国際交流拠点として、災害時に大きな混乱を生じさせることなく都市機能を維持し、早期に復旧することのできるレジリエンスを備えた都市となることは地域の関係者のみならず、日本経済や国際社会にとっても重要である。

そのためには、本地区に関わる主体が、本計画の作成・運用・更新を通じて、防災上の課題を共有し、本計画に記載された内容に継続的に取り組む必要がある。

## 2 計画の目的

本地区の関係者が、まちづくりやエリアマネジメント、地域の付加価値向上の一環として、本計画に示すハード・ソフト両面の都市の安全確保策を平時から実施し、継続的に計画を更新しながら、広域連携も含め、本地区内外にわたる都市の防災力を高めていくことを目的とする。

また、段階的、長期的にまちづくりが進む本地区が、日本をけん引する国際交流拠点となるために、将来を見据え、先端技術を活用しながら、可能な箇所から取り組みを実施するとともに、本計画の内容を検証しながら充実・改善を図ることが重要である。

そのため、関係者間で十分に情報を共有し協力体制を構築する。

## 3 計画の構成

第1章 基本的な方針
第2章 地区の現状把握
第3章 想定する被害及び対応すべき課題
第4章 安全確保計画の将来像と目標
第5章 取り組み方針
第6章 滞在者等の安全の確保のために実施する事業及び事務、事項

図1-2 計画の構成

## 4 計画の位置づけ

都市再生安全確保計画は、都市再生特別措置法(平成14(2002)年法律第22号。以下「法」という。)の平成24(2012)年の改正により創設された制度であり、法第19条の15に基づき、都市再生緊急整備地域について、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を図るために必要な事項を定めるものである。

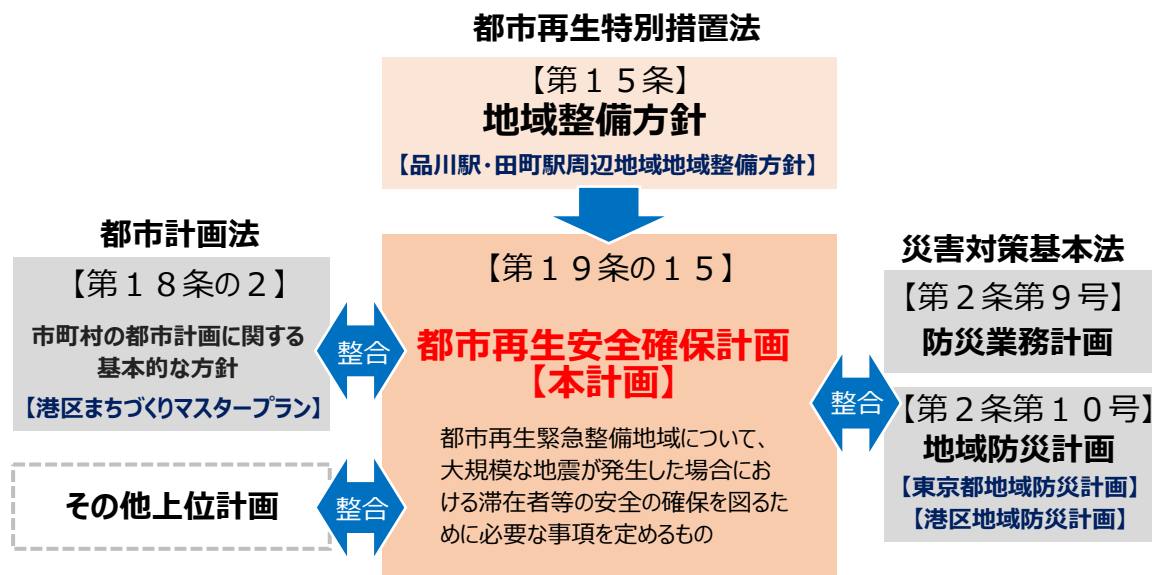


図1-3 計画の位置づけ

## 5 計画の対象区域

都市再生緊急整備地域(品川駅・田町駅周辺地域)において、先行して高輪ゲートウェイ駅周辺地区を対象区域として本計画を策定した。環状第4号線以南でまちづくりが進んできたことなど駅とまちが一体となったまちづくりが進められている状況を踏まえ、品川駅・高輪ゲートウェイ駅周辺を対象区域として本計画の拡大・更新を行う。今後、品川駅周辺のまちづくりの状況にあわせて本計画を更新する。

なお、既決定の計画区域である高輪ゲートウェイ駅周辺地区と今回の区域拡大で含まれる品川駅周辺地区は、将来的にデッキ等の整備により歩行者ネットワークが繋がるなど関係性が強いことから、一つの計画として策定する。また、田町駅周辺地区は、高輪ゲートウェイ駅周辺地区以南との歩行者ネットワークの繋がり等が比較的独立していることから、別計画として策定する。

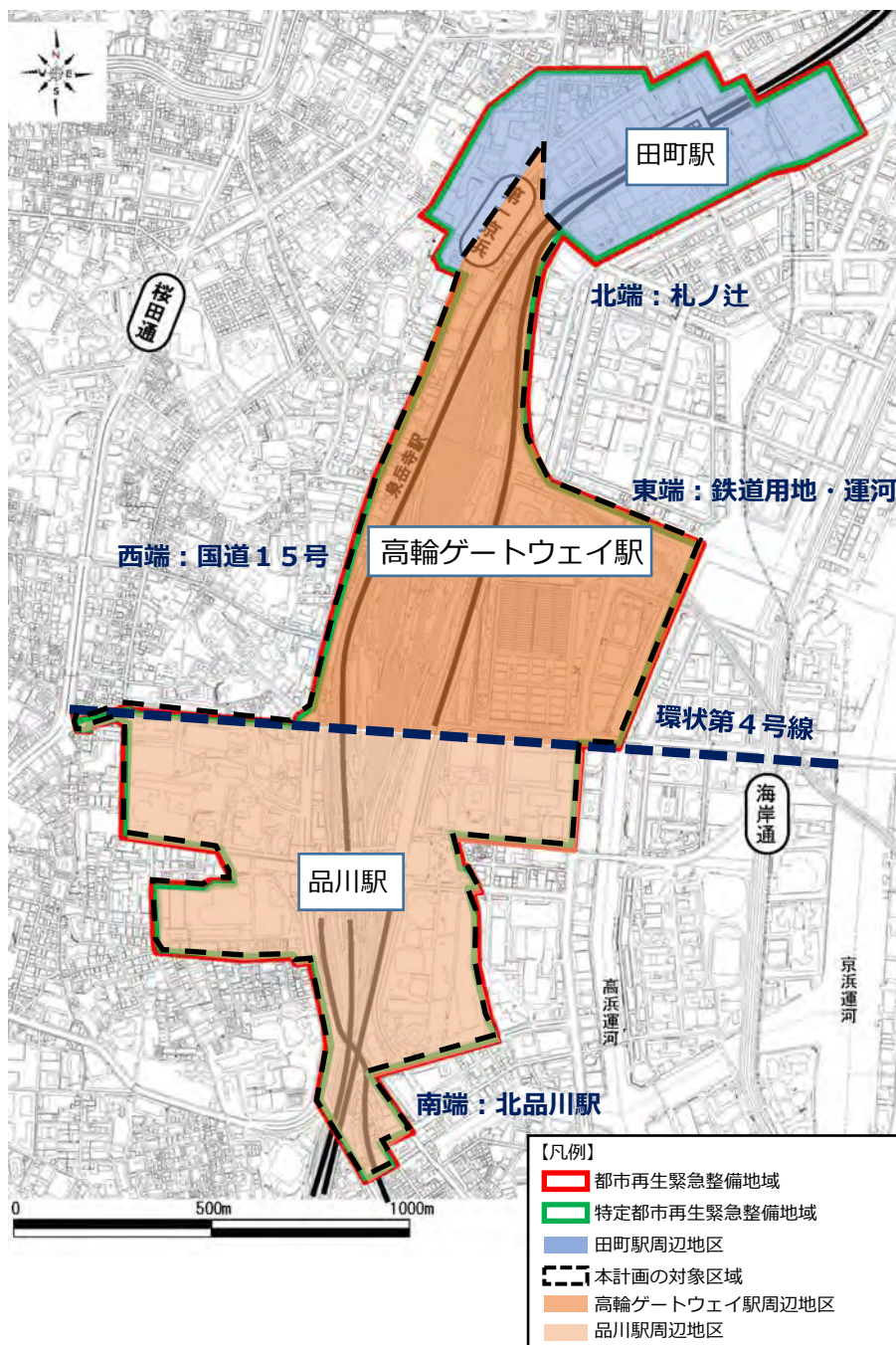


図 1-4 計画の対象区域

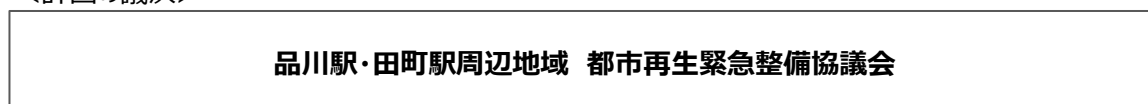
## 6 計画の作成体制及び実施体制

### (1) 計画作成体制

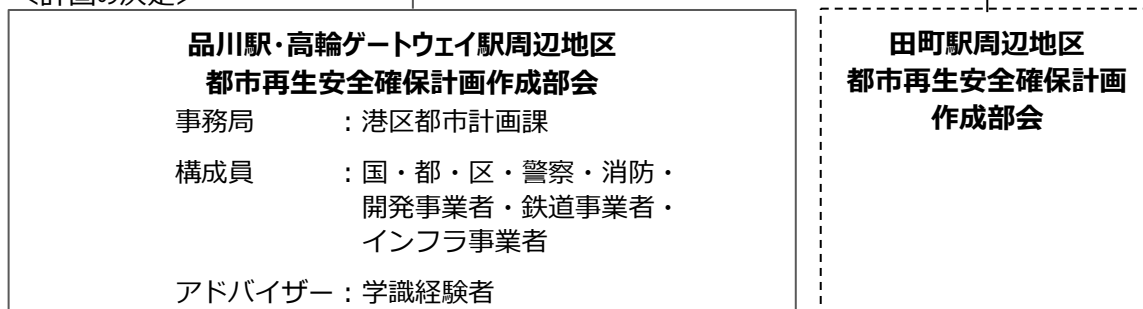
品川駅・田町駅周辺地域都市再生緊急整備協議会の下に設置された、品川駅・高輪ゲートウェイ駅周辺地区都市再生安全確保計画作成部会が主体となって本計画を策定した。

また、今後のまちづくりの状況にあわせ、継続的な計画の更新を図るため、品川駅・高輪ゲートウェイ駅周辺地区都市再生安全確保計画作成部会、及び品川駅・高輪ゲートウェイ駅周辺地区都市再生安全確保計画作成検討会において、継続的に本計画の調整、検討及び更新を行う。

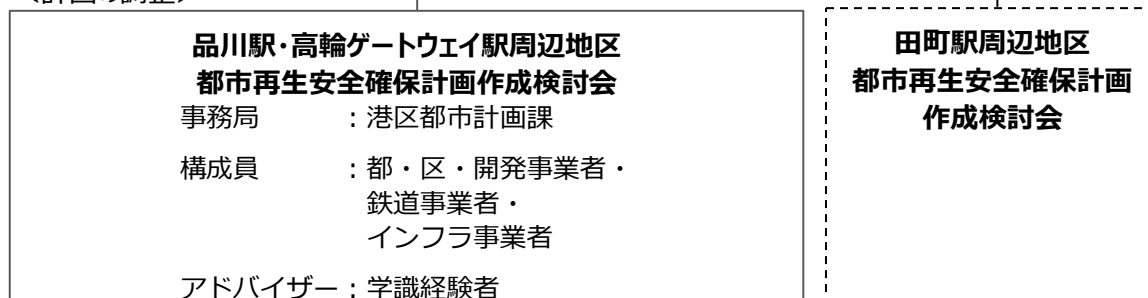
#### <計画の議決>



#### <計画の決定>



#### <計画の調整>



※田町駅周辺地区は未策定、  
検討体制也未構築

図 1 - 5 本計画の作成体制

(2) 計画実施体制

本計画の実施体制は、災害時における具体的な対応や、日常的な防災訓練などのソフト対策を主軸とするものである。

本地区は、それぞれ立地特性が異なる上、南北に長大な区域である。また、一定の範囲ごとに実行性の高い施策を展開する必要があること、高輪ゲートウェイ駅周辺地区では既に取り組みが進んでおり、運用フェーズが異なることなどを踏まえ、地区別に実施体制を構築し、相互に連携する体制とする。

①高輪ゲートウェイ駅周辺地区

計画に位置づけられた取り組み(主にソフト対策)の実施については、高輪ゲートウェイ駅周辺地区は、高輪ゲートウェイ駅周辺地区広域連携連絡会(以下「広域連携連絡会」という。)を立ち上げ、その中に設置する安全安心ワーキンググループ(以下「安全安心 WG」という。)が担っている。安全安心 WG は開発事業を推進する民間事業者、各建物の所有・管理・運営等を担う者、鉄道事業者、インフラ事業者等により構成される。

また、安全安心 WG では、取り組みの成果や課題等について定期的に共有・検討する場を設けるとともに、計画作成体制にフィードバックを行い、計画の更新に生かす。加えて、日ごろから品川駅周辺滞留者対策推進協議会(以下「滞留者対策協議会」という。)、及び田町駅周辺滞留者対策推進協議会等と連携し、地域の防災対応力の強化を図る。

なお、広域連携連絡会はエリアマネジメント組織等と連携・調整を図りながら、平時から広域のエリア価値向上に資する取り組みを行う。さらに、まちづくりの状況を勘案しながらスマートシティやにぎわいの創出等扱うテーマを拡大し、将来的には、官民学連携組織への発展を見据え取り組みを積み重ねる。

<取り組みの実施>

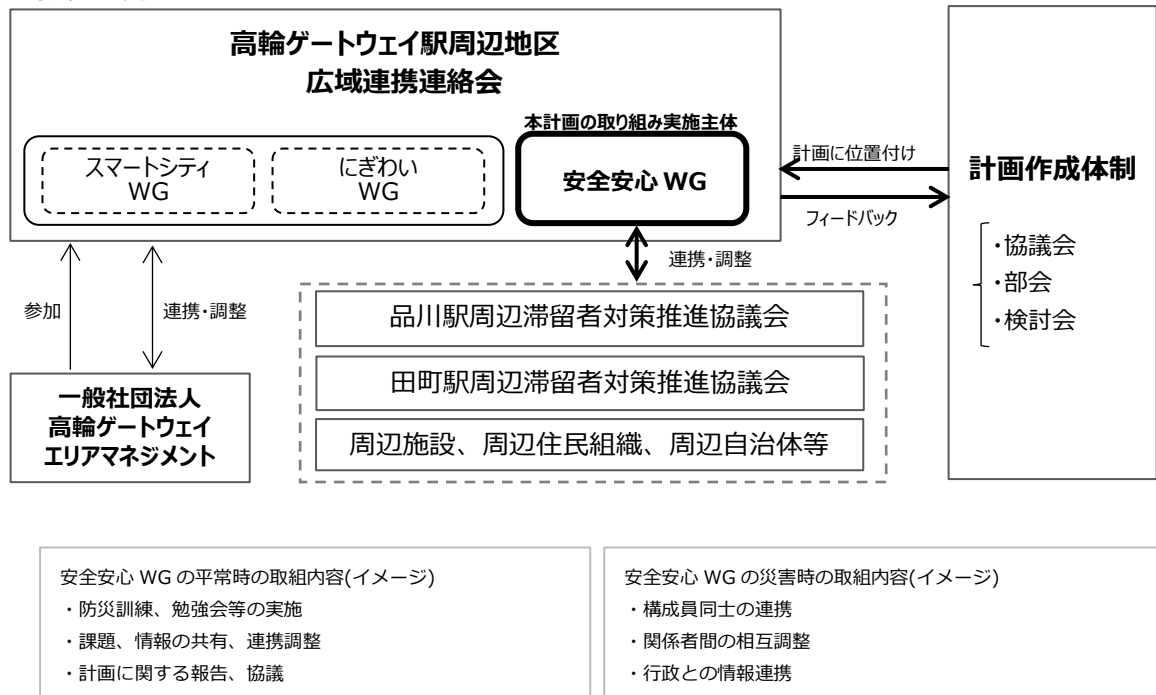


図 1-6 高輪ゲートウェイ駅周辺地区の計画の実施体制

## ②品川駅周辺地区

計画に位置づけられた取り組み(主にソフト対策)の実施については、品川駅周辺地区は、品川駅周辺滞留者対策推進協議会が、安全安心 WG をはじめとする関係者と連携しながら計画的に実施する。

また、滞留者対策協議会では、定期的に一時滞在施設を会場とした港区・鉄道事業者との合同訓練を実施している。滞留者支援訓練として、参集直後から滞留者への情報提供までを想定し、平時からの備えにより災害時に実効性のある情報連携体制の確立を図る。

<取り組みの実施>

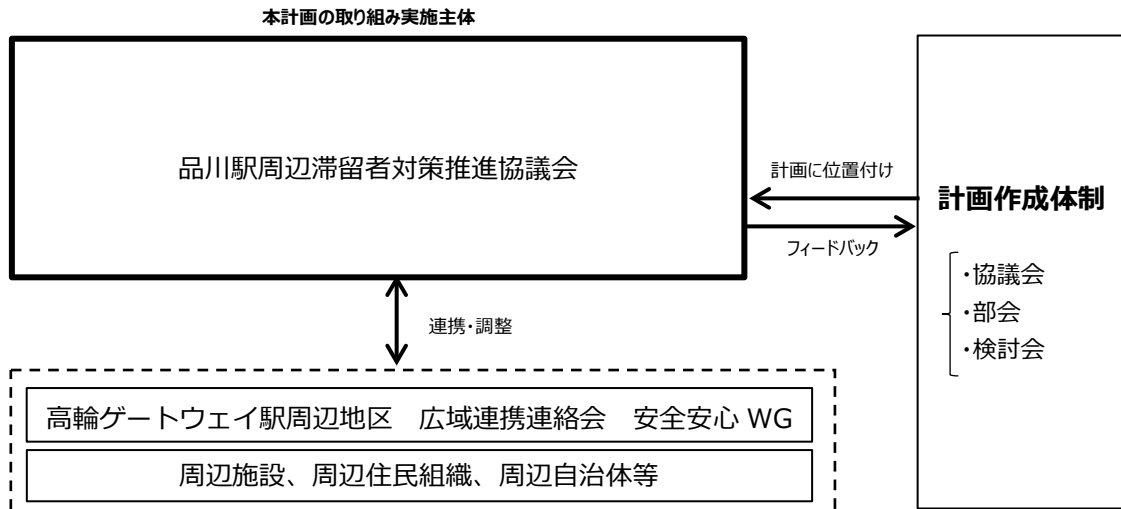


図 1-7 品川駅周辺地区の計画の実施体制

## (3) 各主体の役割分担

本計画に示す将来像の実現にむけて、各主体が役割に応じて、本計画に定める事業等を実施する。

港区及び東京都は、開発事業者・鉄道事業者・インフラ事業者等と連携して、本計画の更新を継続的に行う。また、平時より官民連携による防災力の向上に努めるとともに、災害時には、防災情報の共有等に取り組む。

開発事業を推進する民間事業者、各建物の所有・管理・運営等を担う者は、平時から施設及び設備の防災力向上に取り組むとともに、災害時における従業者や来街者の安全確保、帰宅困難者の対策に努める。

鉄道事業者は、平時より利用者への情報提供を積極的に行い、災害時は駅利用者について、安全な場所への案内・誘導を優先して行うとともに、公共交通の被害状況・運行復旧情報の発信に努める。

インフラ事業者は、平時より安定的なインフラネットワークの形成に努め、災害時において管理する施設・設備の安全の確認、早期復旧に努める。

## 第2章 地区の現状把握

### 1 基礎情報

(1) 人口等(昼夜間人口、従業者数、外国人人口比率、駅乗降客数)

- ・本地区及びその周辺(本計画の対象区域を含む町丁目の範囲)における昼間人口は167,993人、夜間人口は42,029人(令和2(2020)年国勢調査より)である。  
(参考)昼夜間人口比は約399%(港区全体は約373%、品川区全体は約148%)
- ・夜間人口に対し昼間人口が圧倒的に多く、日中従業者が集積する業務集積地である。
- ・本地区及びその周辺における従業者数は173,801人である。
- ・本地区内の外国人人口比率は約5%である。(港区全体は約7%、品川区全体は約3%)
- ・駅乗降客数は、高輪ゲートウェイ駅において、約28千人/日(品川駅北周辺地区の開発完成以降が約260千人/日と想定)、品川駅において、約886千人/日である。  
(令和6(2024)年度、各鉄道事業者ホームページより推計)

○品川駅・高輪ゲートウェイ駅を中心として、災害時には多くの屋外滞留者が発生することから、退避機能・滞在機能の確保や、適切な誘導・情報発信が求められる。

○多くの利用者がいる駅を中心として、要配慮者(高齢者、障がい者、外国人、妊婦、乳幼児、災害による負傷者)の災害時の安全確保の対応が求められる。

○国際交流拠点としてのまちづくりが進むにつれて、外国人の居住者・就労者の増加が想定されるため、多言語での情報共有が求められる。

表2-1 従業者数

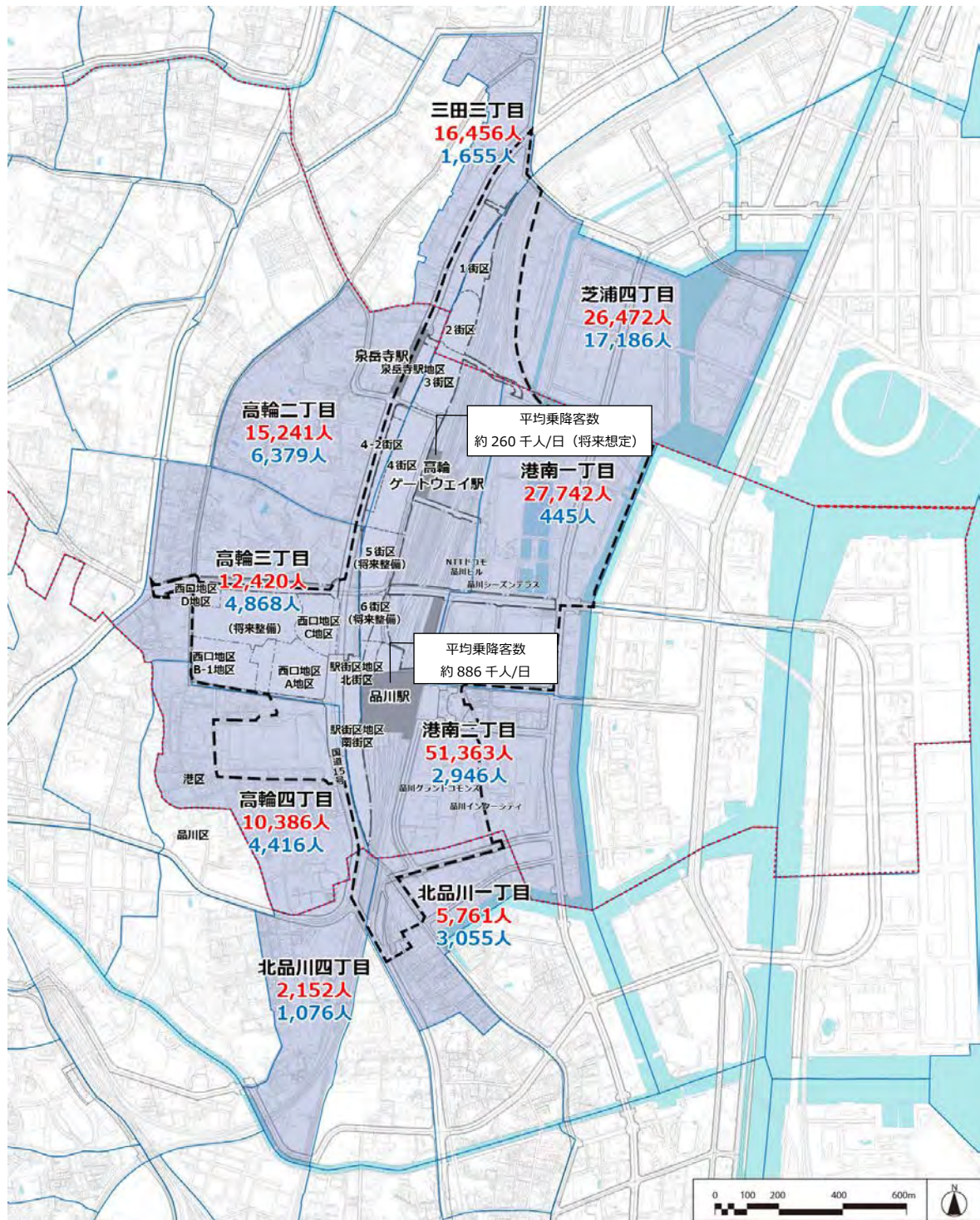
町丁目		事業所数	従業者数
港区	三田三丁目	521	19,909人
	芝浦四丁目	437	24,954人
	港南一丁目	317	35,073人
	港南二丁目	999	58,229人
	高輪二丁目	393	6,121人
	高輪三丁目	630	12,846人
	高輪四丁目	374	9,303人
品川区	北品川一丁目	273	3,888人
	北品川四丁目	107	3,478人
合計		4,051	173,801人

出典：令和3(2021)年経済センサス

表2-2 外国人人口・外国人人口比率

町丁目		外国人人口	外国人人口比率
港区	三田三丁目	104人	約6%
	芝浦四丁目	1,123人	約7%
	港南一丁目	42人	約9%
	港南二丁目	140人	約5%
	高輪二丁目	171人	約3%
	高輪三丁目	143人	約3%
	高輪四丁目	152人	約3%
品川区	北品川一丁目	125人	約3%
	北品川四丁目	71人	約4%
合計		2,071人	約5%
参考)港区全体		17,409人	約7%
参考)品川区全体		11,897人	約3%

出典：令和2(2020)年国勢調査



【凡例】

◆各境界について

- — — — — — : 本計画の対象区域
- — — — — : 町丁目境
- : 警察・消防管轄境

◆昼間人口・夜間人口

港区町丁目別昼間人口	: 160,080 人	(港区全域 : 972,673 人)
品川区町丁目別昼間人口	: 7,913 人	(品川区全域 : 478,529 人)
港区町丁目別夜間人口	: 37,895 人	(港区全域 : 260,486 人)
品川区町丁目別夜間人口	: 4,131 人	(品川区全域 : 322,682 人)

図 2-1 本計画の対象区域における昼間人口・夜間人口

(2) 土地利用現況(用途別建物立地状況)

- ・国道15号沿道及び高輪エリアについては、事務所及び住宅、教育文化施設(学校や寺社)が比較的多く、従業者や地域住民が多いエリアである。
- ・鉄道用地の大規模土地利用転換や品川駅周辺の大規模開発などに伴い、本計画の対象区域内の開発では国際ビジネス交流拠点にふさわしい、文化・ビジネスの創造に向けた育成・交流・発信機能、外国人のニーズにも対応した多様な居住滞在機能等、多様な都市機能が導入される。
- ・芝浦港南エリアについては、高浜運河以西の品川駅周辺を中心に事務所や商業施設が、高浜運河以東を中心に集合住宅等が多く立地している。

○品川駅・高輪ゲートウェイ駅周辺地区では、東西方向をつなぐ道路や歩行者デッキの新設により鉄道用地を越えてまちが東西に連続していく中で、高輪エリアと芝浦港南エリアで連携した防災の取り組みが求められる。

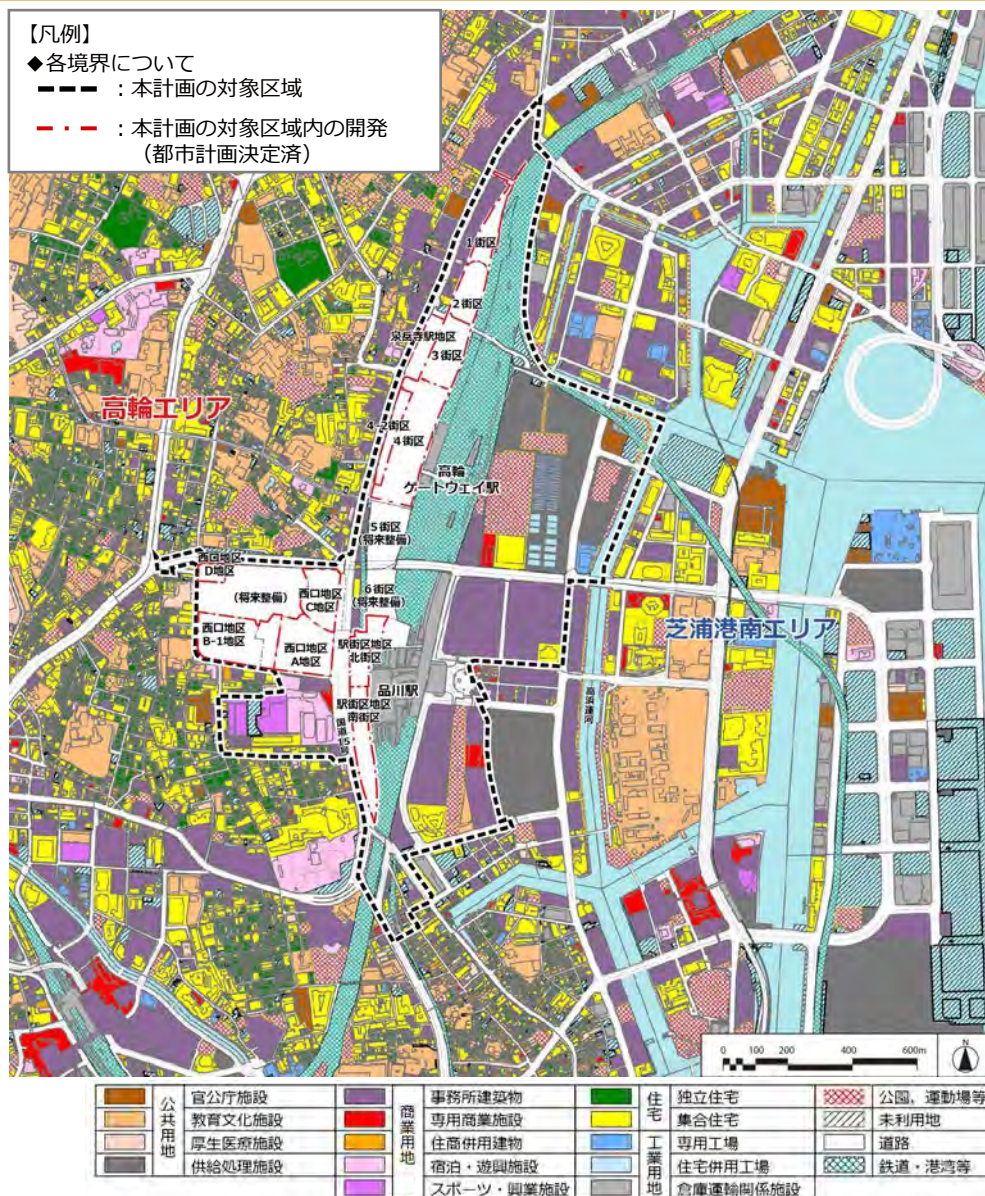


図2-2 本計画の対象区域における用途別建物の立地状況(令和3(2021)年)  
 出典:東京都土地利用現況調査GISデータ(令和3(2021)年)を基に作成

(3) 土地利用現況(構造別建物立地状況)

- ・本計画の対象区域及びその周辺には、耐火構造の建物が比較的多く、高輪エリアについては、一部木構造の建物が残るものの、芝浦港南エリアについては、大半が耐火構造となっている。
- ・今後の鉄道用地の大規模土地利用転換や品川駅周辺の大規模開発などに伴い、南北の広範囲に渡って、耐火構造の建物が更に整備される。

○火災延焼の危険度は低いエリアであり、また鉄道用地及び国道15号は延焼遮断帯としての機能が期待できる。

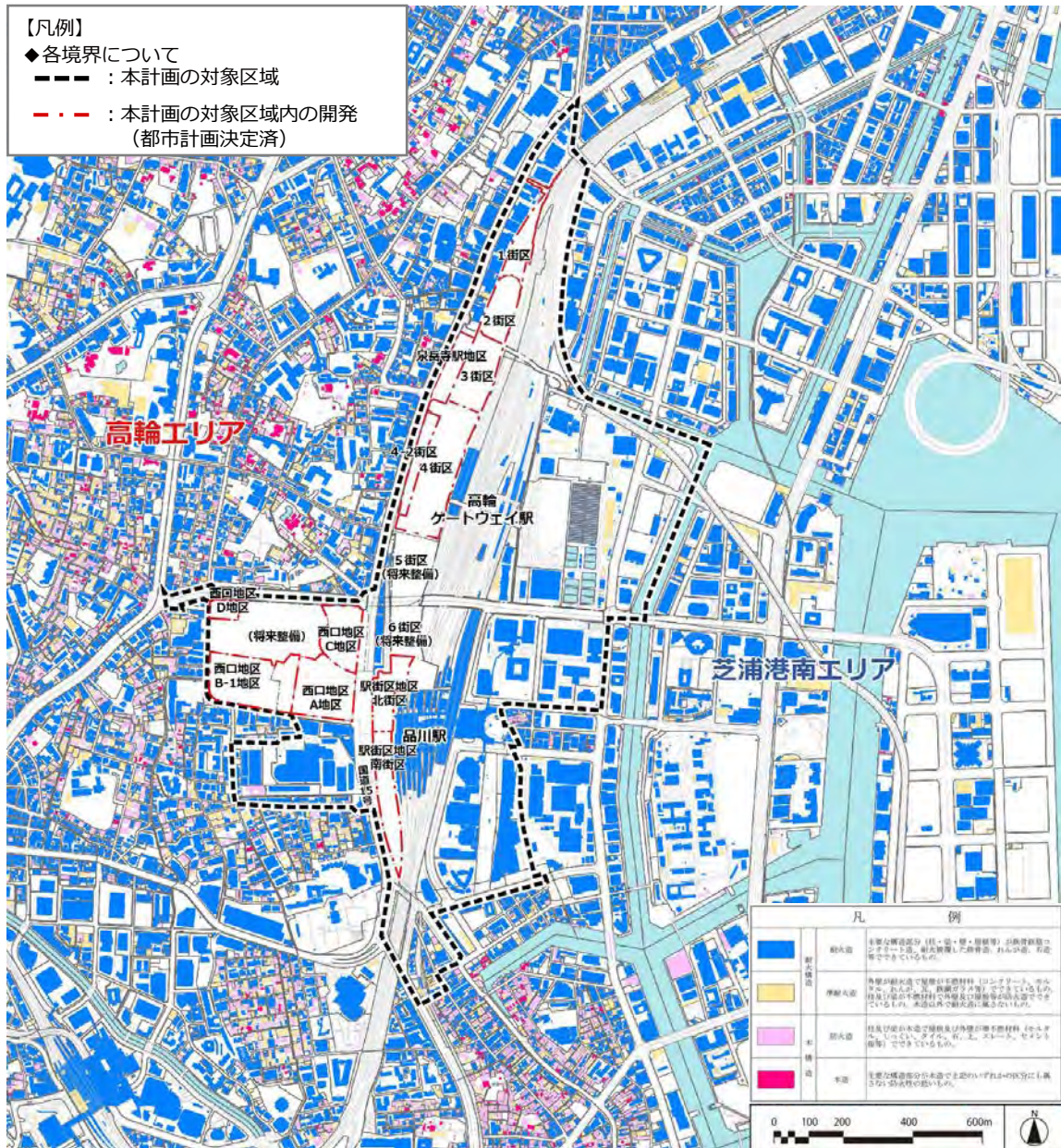


図 2-3 本計画の対象区域における構造別建物の立地状況 (令和 3 (2021) 年)  
 出典：東京都土地利用現況調査 GIS データ (令和 3 (2021) 年) を基に作成

#### (4) 防災施設及び医療施設等の立地状況

##### ○地区内残留地区の指定

- ・本計画の対象区域の大部分は地区内残留地区に位置づけられている。

##### ○広域避難場所の指定

- ・本計画の対象区域内において、高輪三丁目・四丁目・御殿山地区の広域避難場所の一部が指定されている。

##### ○地域集合場所の指定

- ・本計画の対象区域内において、高輪森の公園とこうなん星の公園が地域集合場所に指定されている。

##### ○区民避難場所・福祉避難場所の指定

- ・本計画の対象区域に区民避難所・福祉避難所の指定はないが、周辺エリアには指定された施設がある。

##### ○特定緊急輸送道路・帰宅支援対象道路の指定

- ・本計画の対象区域内の西側を通る国道15号は特定緊急輸送道路に指定されており、また地区の東側に位置する旧海岸通りは一般緊急輸送道路に、海岸通りは特定緊急輸送道路に指定されており、災害時の重要な緊急車両通行ルートとなる。
- ・また、国道15号は、帰宅支援対象道路に位置付けられている。

##### ○医療施設

- ・本計画の対象区域周辺の医療施設としては、高輪三丁目に東京高輪病院が立地しており、東京都災害拠点連携病院に位置付けられている。

##### ○東京港防災船着場

- ・本計画の対象区域周辺に、東京港防災船着場が立地している。

○南北方向には緊急輸送道路や帰宅支援対象道路があり、災害時には人や車の移動が想定されるが、東西方向については移動経路が限定されている。

○災害時には、緊急輸送道路を通行する緊急車両と屋外滞留者の交錯が想定される。

○災害時の傷病者の対応等について、医療施設との連携・調整が必要である。



【凡例】			
◆各境界について	◆交通ネットワーク等	◆東京都地域防災計画※2	◆港区地域防災計画※3
--- : 本計画の対象区域	■ : 緊急輸送道路※2	▨ : 広域避難場所	● : 区民避難所
⋯ : 警察・消防管轄境	■ : 特定緊急輸送道路※3	— : 地区内残留地区	● : 福祉避難所
※1 警視庁ホームページより	● : 緊急交通路※1	○ : 東京都災害拠点病院	● : 地域集合場所
※2 東京都ホームページより	■ : 帰宅支援対象道路※2	○ : 東京都災害拠点連携病院	⊕ : 病院
※3 港区ホームページより	○ : 東京都防災船着場※2	● : 帰宅支援ステーション	

図 2-4 本計画の対象区域における防災施設及び医療施設等の立地状況

(5) オープンスペースの整備状況

- ・本計画の対象区域には、芝浦水再生センターの上部に芝浦中央公園、こうなん星の公園、汐の公園、杜の公園が立地している。またNTTドコモ品川ビル、品川シーズンテラス及び品川駅北周辺地区4街区などには、公開空地等広場空間が整備されている。
- ・新たに整備又は再整備される公園については、本計画の対象区域において、品川駅北周辺地区における街区公園の整備や品川駅西口地区における高輪森の公園の再整備が予定されている。
- ・今後、品川駅北周辺地区1～3街区の竣工や、品川駅街区地区・品川駅西口地区の開発に伴い、さらなる公開空地等の整備が予定されている。

○災害時に施設の安全性が確認されるまでの間、一時的に退避するオープンスペースの確保が必要である。

○帰宅支援対象道路として徒歩帰宅者が集中する国道15号沿道のオープンスペースの不足が見込まれる。

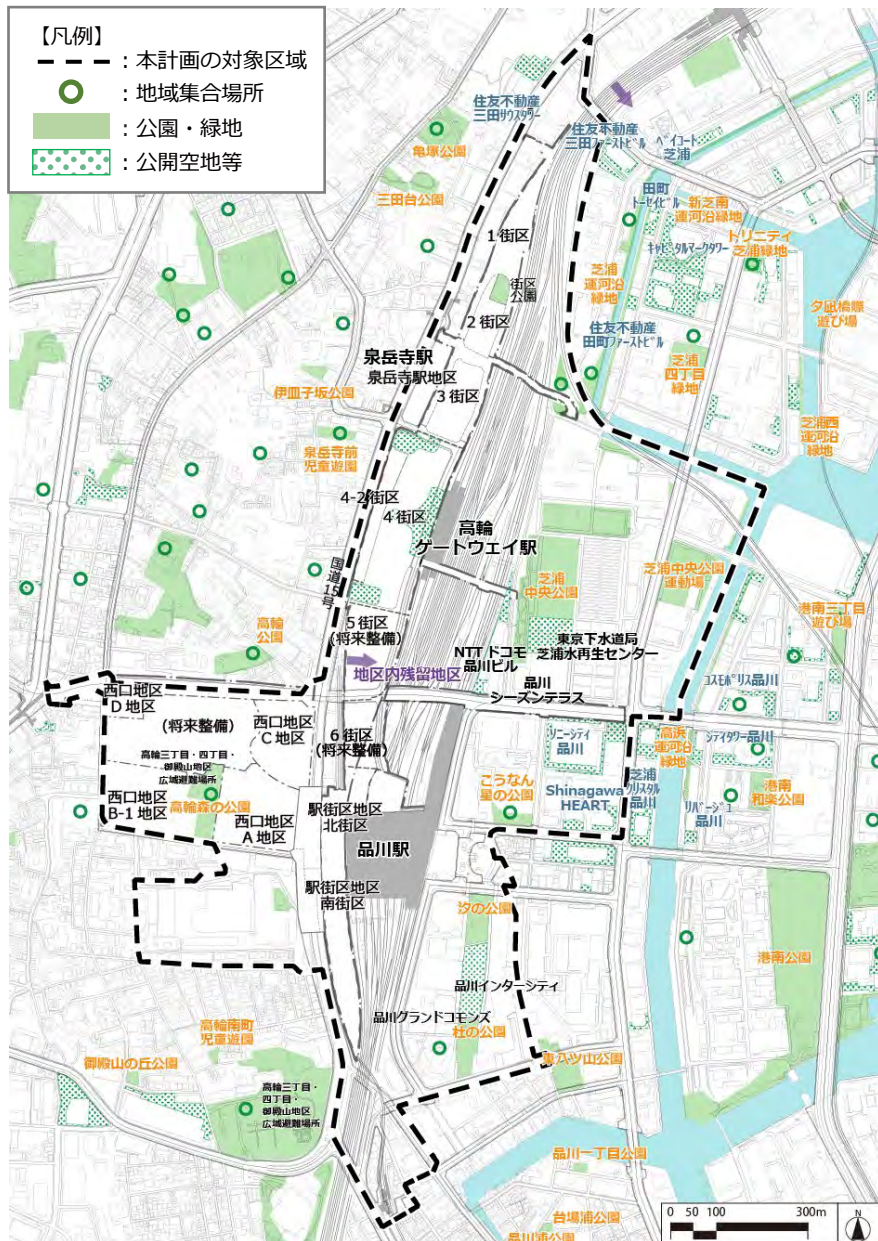


図2-5 本計画の対象区域におけるオープンスペースの整備状況

(6) 一時滞在施設の整備状況

- ・本計画の対象区域を含む帰宅困難者推計調査対象範囲において、現状では、港区と協定を締結している民間一時滞在施設の受入人数は9,289人であり、それとは別に東京都、品川区の民間一時滞在施設の受入が可能となっている。

■一時滞在施設の受入人数

一時滞在施設受入可能人数	
現状	$9,289 \text{ 人}^{\ast 1} + a^{\ast 2}$
	※1 港区と協定を締結している民間一時滞在施設の受入人数 (2025年12月末現在)
	※2 都の一時滞在施設、品川区と締結している民間一時滞在施設の受入人数(非公表)

- 一時滞在施設の開設状況、混雑状況、物資の在庫状況等本地区内及び周辺地区の情報共有が求められる。
- 高輪ゲートウェイ駅、品川駅、泉岳寺駅を含み国道15号に隣接する本地区においては一時滞在施設の不足が見込まれる。

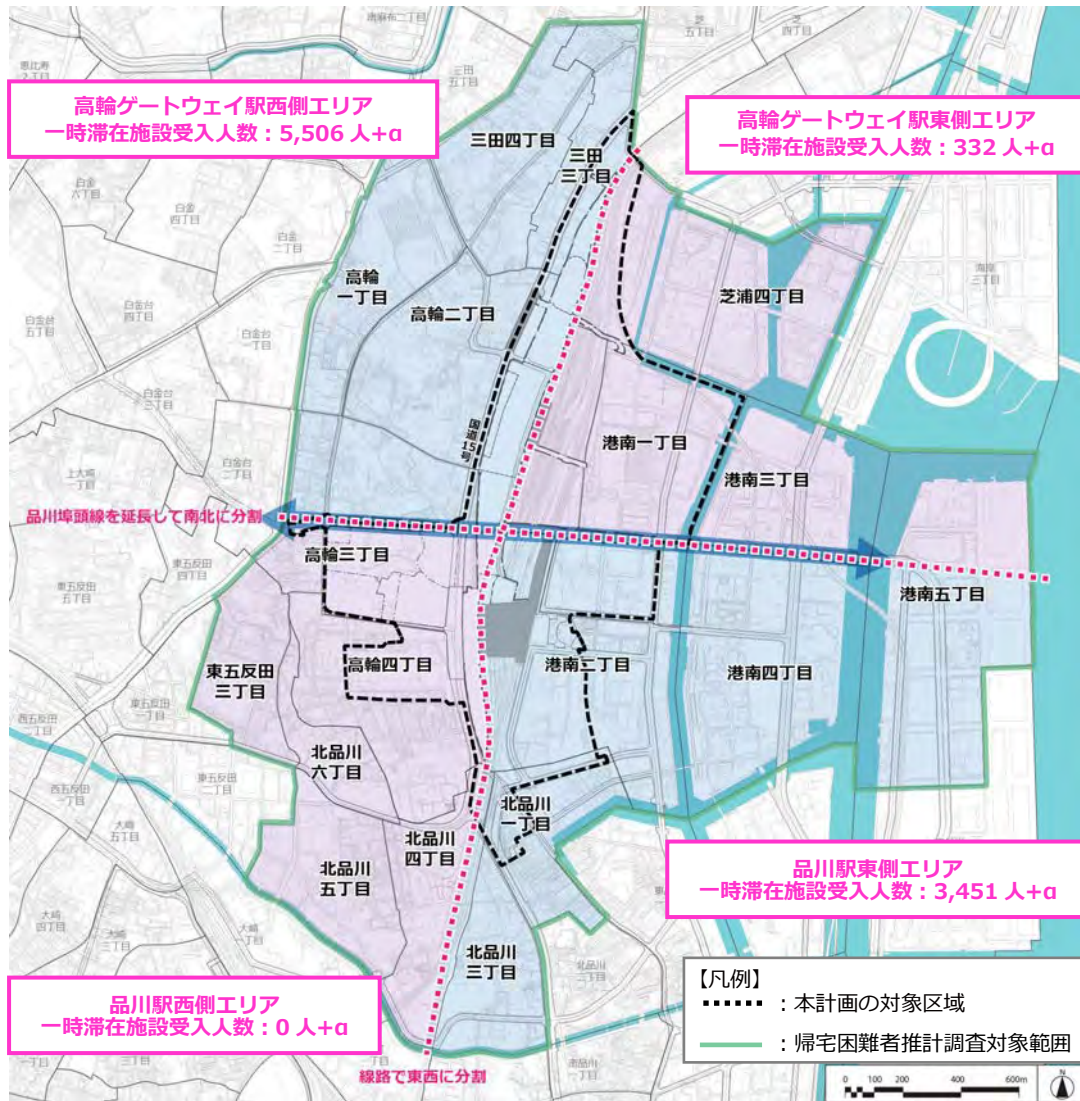


図2-6 一時滞在施設の整備状況

(7) エネルギー供給施設の整備状況

- ・本計画の対象区域に既に以下の建物及びエネルギー供給施設が整備済みである。

○建物

①品川シーズンテラス

平時、芝浦水再生センターから下水処理水の熱利用を行っている。一時滞在施設を含めた非常時の電力供給を行うため、非常用発電機を設置している。

建物名称	熱	電気
品川シーズンテラス	自己熱源	災害時供給量：3,200kW

②NTTドコモ品川ビル

一時滞在施設を含めた非常時の電力供給を行うため、非常用発電機を設置している。

建物名称	熱	電気
NTTドコモ品川ビル	自己熱源	災害時供給量：13,200kW

③品川インターシティ

非常用発電機、BCP 発電機、ポータブル蓄電池、ソーラーパネルを設置している。

建物名称	熱	電気
品川インターシティ	地域冷暖房	災害時供給量：5,600kW

④品川イーストワンタワー

非常用発電機を設置している。

建物名称	熱	電気
品川イーストワンタワー	地域冷暖房	災害時供給量：2,400kW

○駅

⑤高輪ゲートウェイ駅

複数変電所からの複数回線によるJR電力を使用して、電気、熱供給を行うとともに、非常用発電機を設置し、非常時の電力供給の安定化を図っている。

建物名称	熱	電気
高輪ゲートウェイ駅	自己熱源	災害時供給量：320kW

⑥泉岳寺駅(現状)

非常時の電力は、都営浅草線の複数駅に供給する非常用発電機から分配されるため、駅単体として非常用発電機は設置していない。

建物名称	熱	電気
泉岳寺駅	自己熱源	災害時供給量：なし

⑦品川駅(現状)

品川駅 (JR 東日本) に非常用発電機を設置している。

建物名称	熱	電気
品川駅 (JR 東日本)	自己熱源	災害時供給量：あり
品川駅 (京急電鉄)	自己熱源	災害時供給量：なし
品川駅 (JR 東海)	自己熱源	災害時供給量：なし

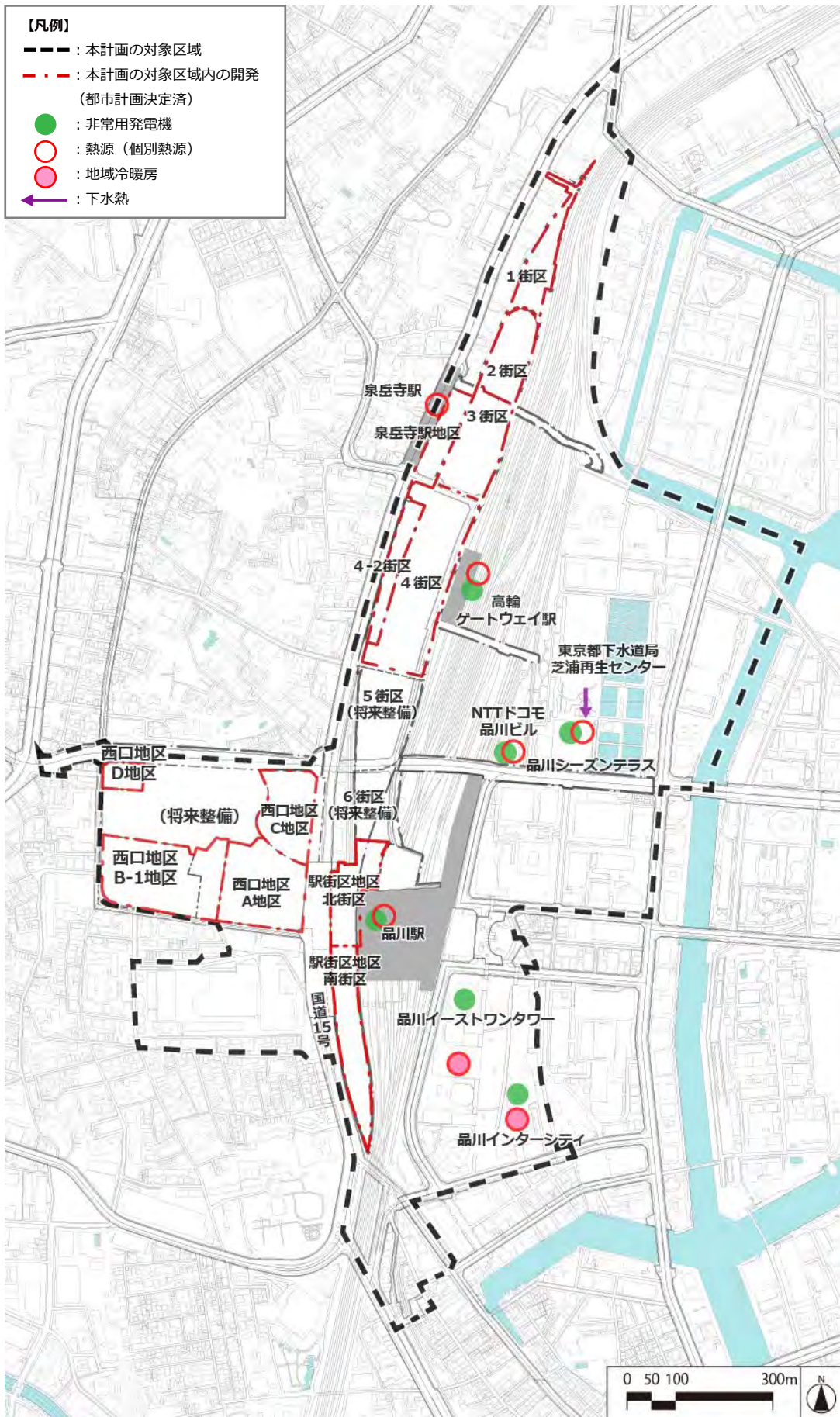


図2-7 エネルギー供給施設の整備状況

(8) 情報通信の整備状況

① 公衆無線LAN

駅周辺や商業施設、公共施設等にフリーWi-Fiスポットが設置されているが、臨海部や住宅地では、設置数が少ない。

フリーWi-Fiスポットの一部では、災害時の通信手段として誰でもすぐにインターネットへ接続できるよう、常時のインターネット接続に必要な認証登録を省略する対策等を行っている。

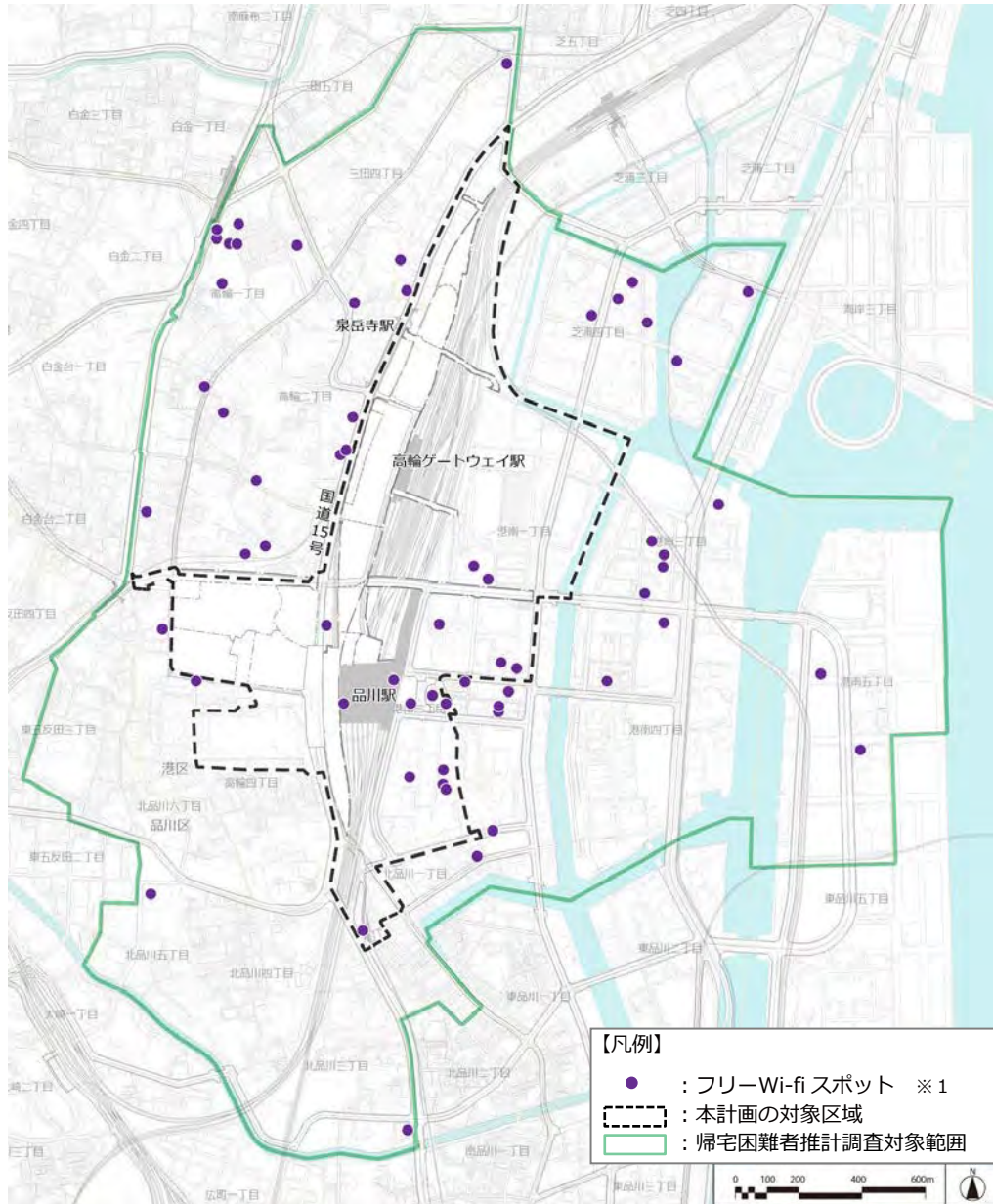


図2-8 帰宅困難者推計調査対象範囲におけるフリーWi-Fiスポット



Japan Wi-Fi auto-connect 提供事業者例※2

※1 Japan Wi-Fi auto-connect 提供事業者のフリーWi-Fiスポットマップを参考に作成(2025年11月末時点)

※2 Japan Wi-Fi auto-connect ホームページより抜粋

## ②公衆電話

災害時の通信手段として有効と考えられる公衆電話は、本計画の対象区域内では、品川駅周辺地区に一定数設置されている。

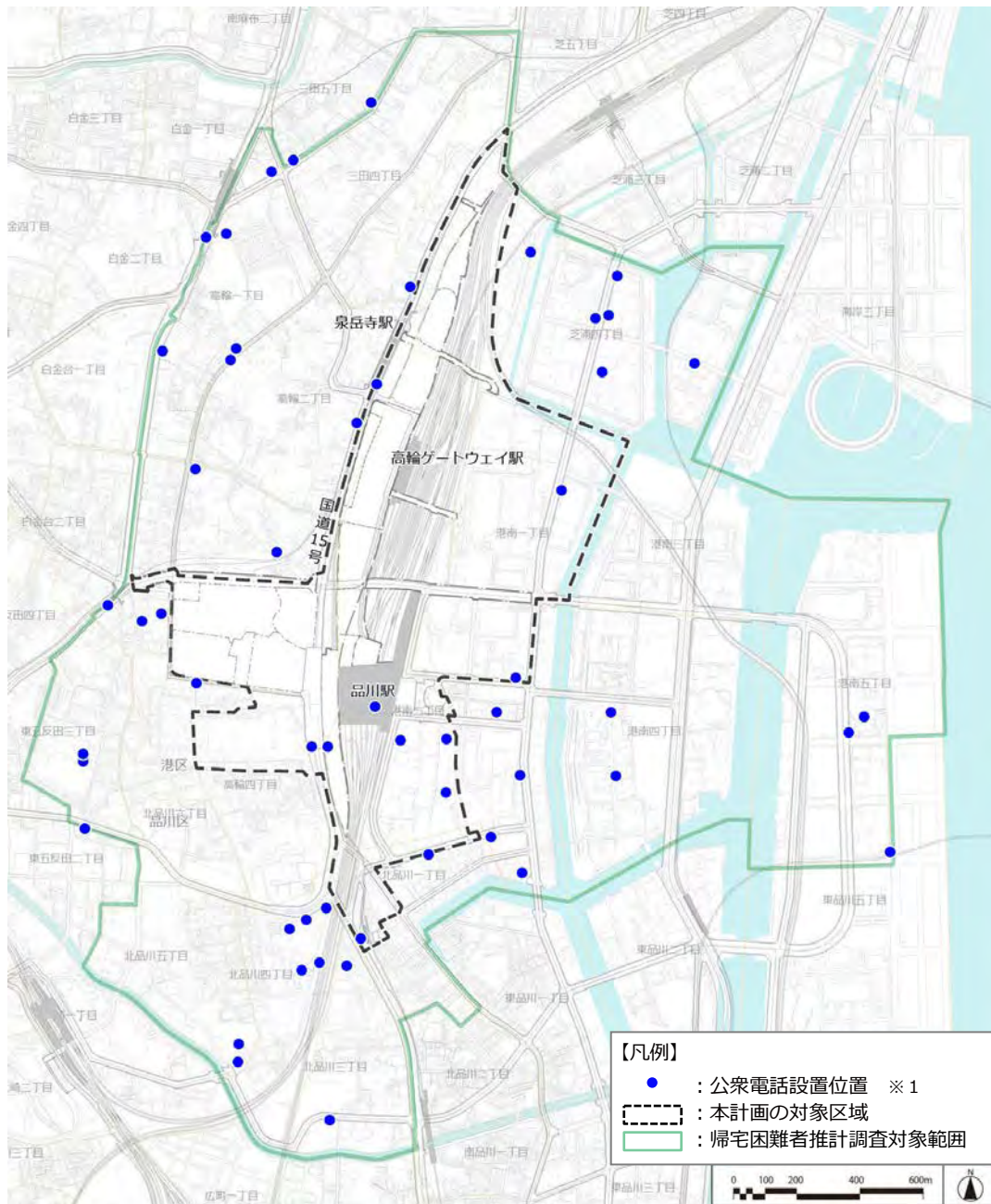


図2-9 帰宅困難者推計調査対象範囲における公衆電話設置状況

※1 NTT東日本公衆電話設置場所検索より作成（2025年11月15日のデータ）

### ③災害時用公衆電話

災害時の避難施設等での早期通信手段確保及び帰宅困難者の連絡手段確保のため、無料で利用可能な災害時用公衆電話(特設公衆電話)は、本計画の対象区域内では、品川駅周辺地区に一定数設置されている。

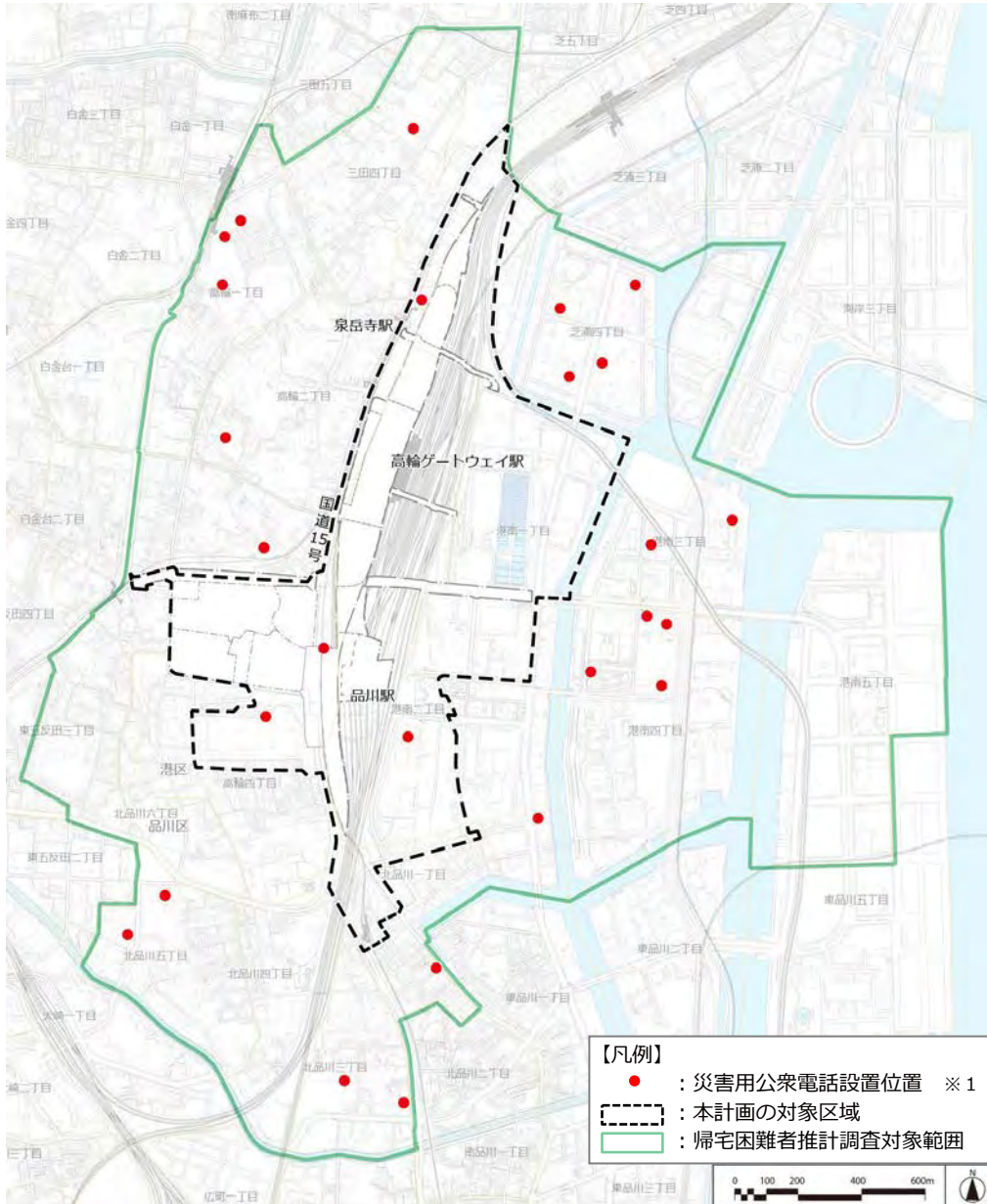
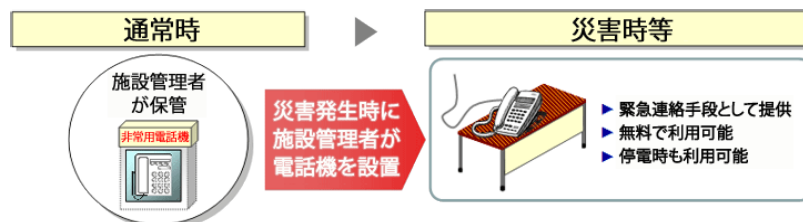


図 2 - 1 0 帰宅困難者推計調査対象範囲における災害時用公衆電話設置状況

※ 1 NTT東日本災害時用公衆電話(特設公衆電話)設置場所より作成 (2024年3月末時点)



※ 通常時はご利用いただけません。

災害時用公衆電話(特設公衆電話)のイメージ(出典：NTT東日本ホームページ)

④デジタルサイネージ、大型ビジョン

港区では、区有施設等にデジタルサイネージを配置し、区民や在勤者、観光客等に対して、区政情報を発信する環境を整備している。また、港区は、コカ・コーラボトラーズジャパン株式会社と、「自動販売機を活用した災害時の情報発信力強化に関する協定書」を締結し、区内公園等に電子ペーパーサイネージ付自動販売機の設置を進めている。

平時には、イベント情報や区からのお知らせを配信するほか、緊急・災害情報を発信している。



図2-11 帰宅困難者推計調査対象範囲における港区デジタルサイネージ等設置状況

また、品川駅、高輪ゲートウェイ駅及び品川シーズンテラスにもデジタルサイネージが設置されている。



○臨海部等の情報通信施設が少ない場所や、災害時に多くの帰宅困難者が想定される場所には、災害情報を共有できる情報発信が求められる。

## (9) 地域の防災活動

### ① 滞留者対策協議会、安全安心WG

港区では、駅周辺事業者や鉄道事業者等が主体となり帰宅困難者対策を推進する組織として駅周辺滞留者対策推進協議会を組成し、その活動を支援している。

災害時に駅において地域の被害情報の提供や一時滞在施設への誘導等を実施し、駅周辺の混乱の防止を目的としている。

駅前滞留者対策の充実を図るため、P D C A サイクルに基づき継続的に訓練(駅前滞留者の誘導訓練、徒歩帰宅訓練、現地本部等の立ち上げ運営訓練、駅前滞留者及び滞留者対策協議会参加団体に対する情報受発信訓練、一時滞在施設の開設訓練、机上(図上)訓練等)を実施・検証している。

本地区においては、品川駅周辺では滞留者対策協議会が、高輪ゲートウェイ駅周辺では安全安心WGが活動している。

滞留者対策協議会では、令和5(2023)年10月に品川駅にて、一時滞在施設を会場とし、港区内の9つの駅周辺滞留者対策推進協議会の合同訓練を実施し、滞留者支援訓練として参集直後から滞留者への情報提供まで、一連の手順を確認した。

#### 令和5年度の滞留者対策協議会合同訓練の様子



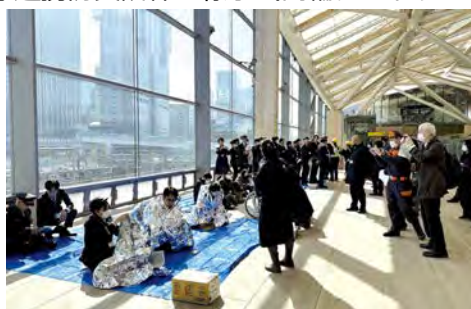
出典：港区ホームページ

安全安心WGでは、3D都市モデルを活用した大規模避難シミュレーションによる計画を検証した結果を議論し、可視化による具体的な避難のプランニングや地区全体の連携の必要性が認識され、まちの運営ルールを見出すべき等、当事者としての主体的な対策を具体化するための機運醸成に繋がった。また、2024年3月に防災訓練を実施し、災害時の実効力を高めるため、消防署や警察署、医療機関とも連携し、災害時や輸送障害時のえきまち一体運営の体制構築の検討に生かした。

#### 安全安心WGでの議論の様子



#### 医療連携防災訓練の様子(高輪ゲートウェイ駅)



出典：内閣府ホームページ

②地域防災協議会

地域防災協議会は原則として区立小学校区を単位に、近隣の防災住民組織(町会、自治会)、事業所、学校PTA等で結成された、地域防災の中心を担うための組織である。

港区では22の地域防災協議会が活動しており、区民避難所の開設や運営のための協議、防災訓練等、日頃から様々な防災活動を行っている。

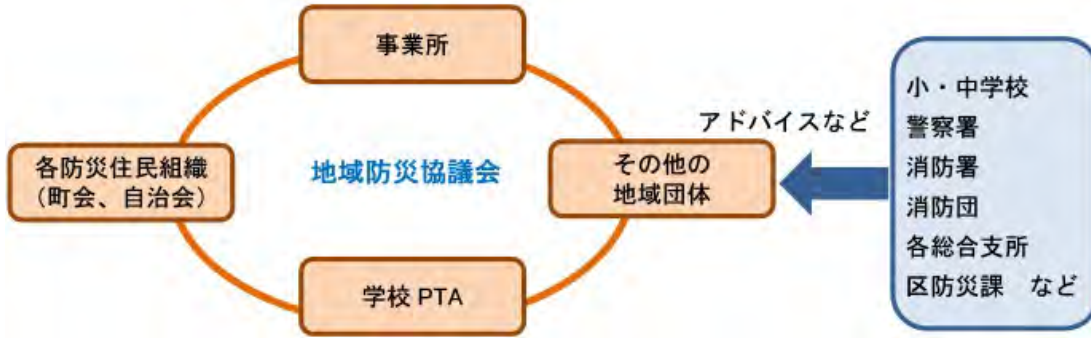


図 2 - 1 2 地域防災協議会イメージ 出典：港区ホームページ

帰宅困難者推計調査対象範囲においては、芝・三田地区防災協議会、御田小地区防災協議会、高輪地区防災ネットワーク、芝浦海岸地区防災協議会、港南防災ネットワークの5協議会が活動を行っている。

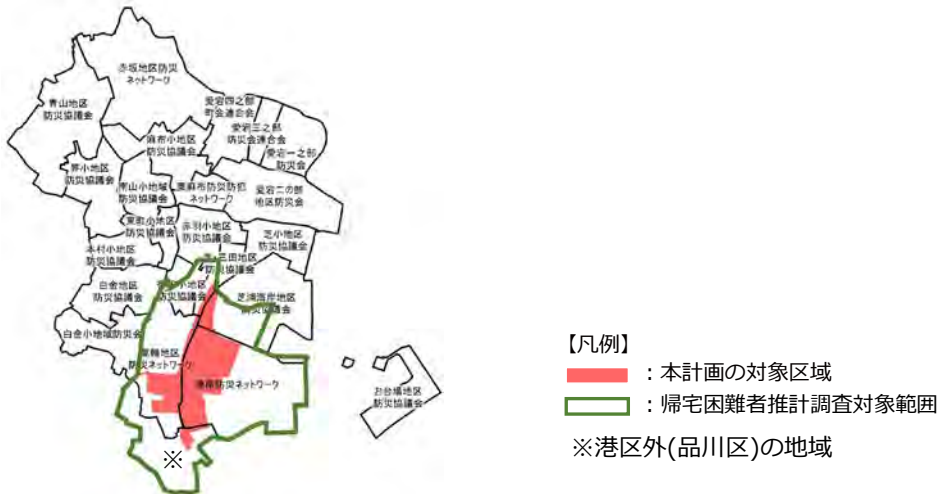


図 2 - 1 3 港区内の地域防災協議会の結成状況 出典：港区ホームページ

芝・三田地区防災協議会避難訓練の様子



出典：港区ホームページ

## (10) 駅での防災対応

### ①高輪ゲートウェイ駅における帰宅困難者対策

災害が起きた際、民間ビルなどの一時滞在施設が開設されるまでの一時的な滞在場所として、駅構内の「一時滞在場所(※1)」が開放されることとなっている。

あわせてトイレの開放や駅員による案内、異常時案内用ディスプレイ等の設備(※2)を使用して災害情報や運転状況等の情報提供が行われる。

### ②泉岳寺駅における帰宅困難者対策

災害が起きた際、民間ビルなどの一時滞在施設が開設されるまでの一時的な滞在場所として、駅構内の「一時滞在場所(※1)」が開放されることとなっている。

あわせてトイレや公衆電話が開放されるとともに、駅員による案内や列車運行情報表示装置等の設備を使用して震災状況や運転状況等の情報提供が行われることとなっている。

### ③品川駅における帰宅困難者対策

災害が起きた際、民間ビルなどの一時滞在施設が開設されるまでの一時的な滞在場所として、駅構内の「一時滞在場所(※1)」が開放されることとなっている。

あわせてトイレや公衆電話が開放されるとともに、駅員による案内や列車運行情報表示装置等の設備を使用して震災状況や運転状況等の情報提供が行われることとなっている。

※1 駅構内の一時滞在場所の開放は、安全が確認できた場合に限る

※2 駅により設備の有無が異なる

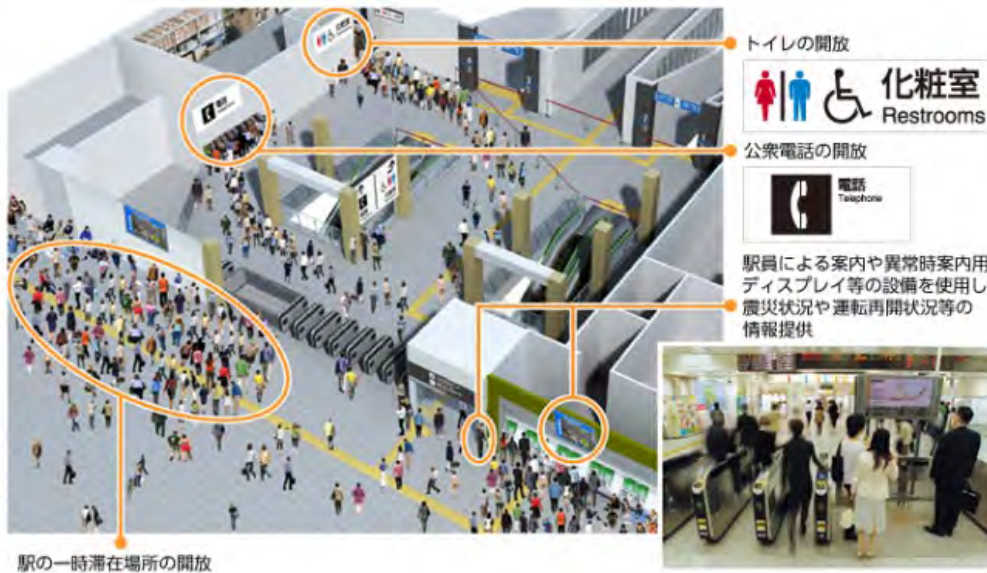


図2-14 駅構内の一時滞在場所のイメージ 出典：JR東日本ホームページ

## (11) 災害時の連絡体制

- ・行政、事業者ごとに独自の連絡体制を構築している。

○災害時等においては、各駅の状況をお互いに把握するために、適切な連絡体制が求められる。

## 2 開発動向とまちづくりの特徴・概要

### (1) 本地区内の開発動向

本地区内において、複数の都市開発プロジェクトが進捗している。また今後、本地区内において複数の開発が計画され、段階的にまちづくりが進んでいくことが想定される。

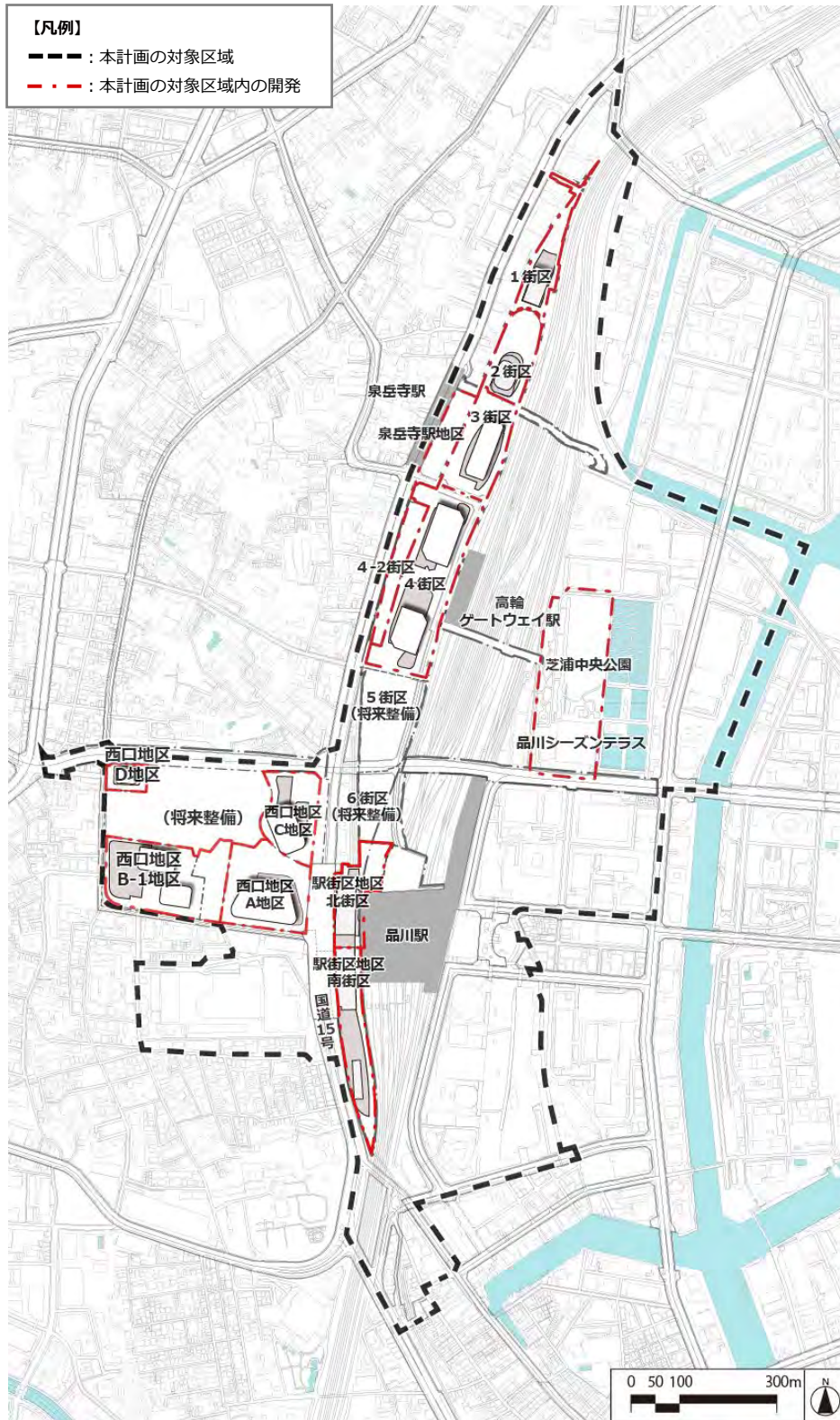


図 2 - 1 5 本地区内の開発動向

### 芝浦中央公園・品川シーズンテラス

・貯留池上部を公園として開放するとともに、シーズンテラスでは、下水熱や再生水を空調熱源やトイレ洗浄等に活用。

○一時滞在施設：約 2,588 ㎡(約 300 人相当)

### 品川駅北周辺地区 区域 1～4

○平成 31(2019)年 4 月 都市計画決定(都市再生特別地区)

令和 3(2021)年 1 月 都市計画変更(都市再生特別地区)

令和 7(2025)年 3 月 まちびらき

令和 8(2026)年 3 月 グランドオープン

・1～4 街区では、周辺開発とも連携しながら、東西・南北方向の歩行者ネットワークを強化し、えきまち一体の基盤を形成。

デジタルサイネージを活用し、平時・非常時の情報発信を行う。

○一時滞在施設：約 16,500 ㎡(約 10,000 人相当)



芝浦港南地区(東側)から計画地方面(北西側)を望む。

### 泉岳寺駅地区第二種市街地再開発事業

○平成 29(2017)年 1 月 都市計画決定(市街地再開発事業)

令和 6(2024)年 着工

・東京都施行の再開発事業により、泉岳寺駅改良と一体的にまちづくりを進める。

○一時滞在施設：約 270 ㎡(約 165 人相当)



### 品川駅北周辺地区第一種市街地再開発事業(4-2 街区)

○令和 4(2022)年 1 月 都市計画決定(市街地再開発事業)

・当地区内に広場等の公共的な施設の整備や土地の高度利用を図ることにより、JR 高輪ゲートウェイ駅及び品川駅北周辺地区と高輪地区とのつながりを強化する。

○一時滞在施設：約 150 ㎡(約 90 人相当)



### 品川駅西口地区

○平成 30(2018)年 6 月 都市計画決定(再開発等促進区を定める地区計画)

令和 7(2025)年 1 月 都市計画変更(再開発等促進区を定める地区計画)

・品川駅前の基盤整備と連携し、地域の交通結節機能を担う駅前広場やバリアフリーに配慮した歩行者ネットワークを整備する。

○一時滞在施設：

A 地区約 2,400 ㎡(約 1,440 人相当)

C 地区約 1,140 ㎡(約 690 人相当)

B-1 地区約 6,350 ㎡(約 3,840 人相当)

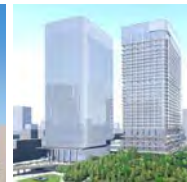
D 地区約 210 ㎡(約 127 人相当)



A 地区



C 地区



B-1 地区



D 地区

### 品川駅街区地区

○令和 6(2024)年 4 月 都市計画決定(都市再生特別地区)

・周辺開発と連携した東西・南北方向の歩行者ネットワークを強化し、立体的な歩行者動線を整備する。防災機能強化に向けた帰宅困難者支援機能や自立・分散型エネルギーシステムの構築による災害時のエネルギー供給機能を確保する。

○一時滞在施設：約 5,800 ㎡(約 3,500 人相当)



## (2) 本地区の特徴

### ①東西・南北につながるまち

- ・品川駅北周辺地区を中心とした東西方向の歩行者デッキ等の整備により、鉄道用地を越えて芝浦港南エリアと高輪エリアがつながる。
- ・品川駅北周辺地区を中心とした南北方向の歩行者デッキ等の整備により、品川駅北口方面から国道15号に沿って南北の歩行者ネットワークが形成される。
- ・品川駅街区地区において、品川駅中央自由通路の延伸および北側・南側自由通路の整備、北口歩行者広場や南北連絡通路、南北貫通通路の整備などにより、東西・南北方向の歩行者ネットワークを強化するとともに、駅利用者等の利便性、回遊性が向上する。
- ・品川駅西口地区において、崖線による高低差を解消する動線を確保し、国道上空デッキと繋がるデッキレベルの歩行者ネットワークが形成される。
- ・国道上空デッキの整備により、主に東西方向の歩行者ネットワークが強化される。

### ②駅とまち、まちと地域がつながるまちづくり

- ・鉄道事業者と開発事業者が一体で開発を行うことで、駅とまちがシームレスにつながる。
- ・鉄道用地によるまちの分断を解消し、新たなまちと周辺地域がつながる。

### ③先端技術の活用

- ・先端技術を実証的に活用した情報発信や次世代モビリティ等の導入を行う。
- ・周辺地区の機能集積に呼応し、国内外の企業やビジネスパーソン等の多様な主体による交流・協働によって、新技術や新製品等の新たな価値・文化を創出する。

### ④エリアマネジメント

- ・平時から駅とまちが一体となったエリアマネジメント活動が行われ、災害時の防災力向上に資する取り組みだけでなく、にぎわいの創出やスマートシティの取り組み等様々な取り組みが行われることが期待される。

### ⑤安全安心なまちづくり

- ・既に整備されている帰宅困難者支援機能に加え、開発の進捗に伴い、防災機能強化に向けた帰宅困難者支援機能（一時滞在施設、備蓄倉庫など）や自立・分散型エネルギーシステムの構築による災害時のエネルギー供給機能の整備が進む。

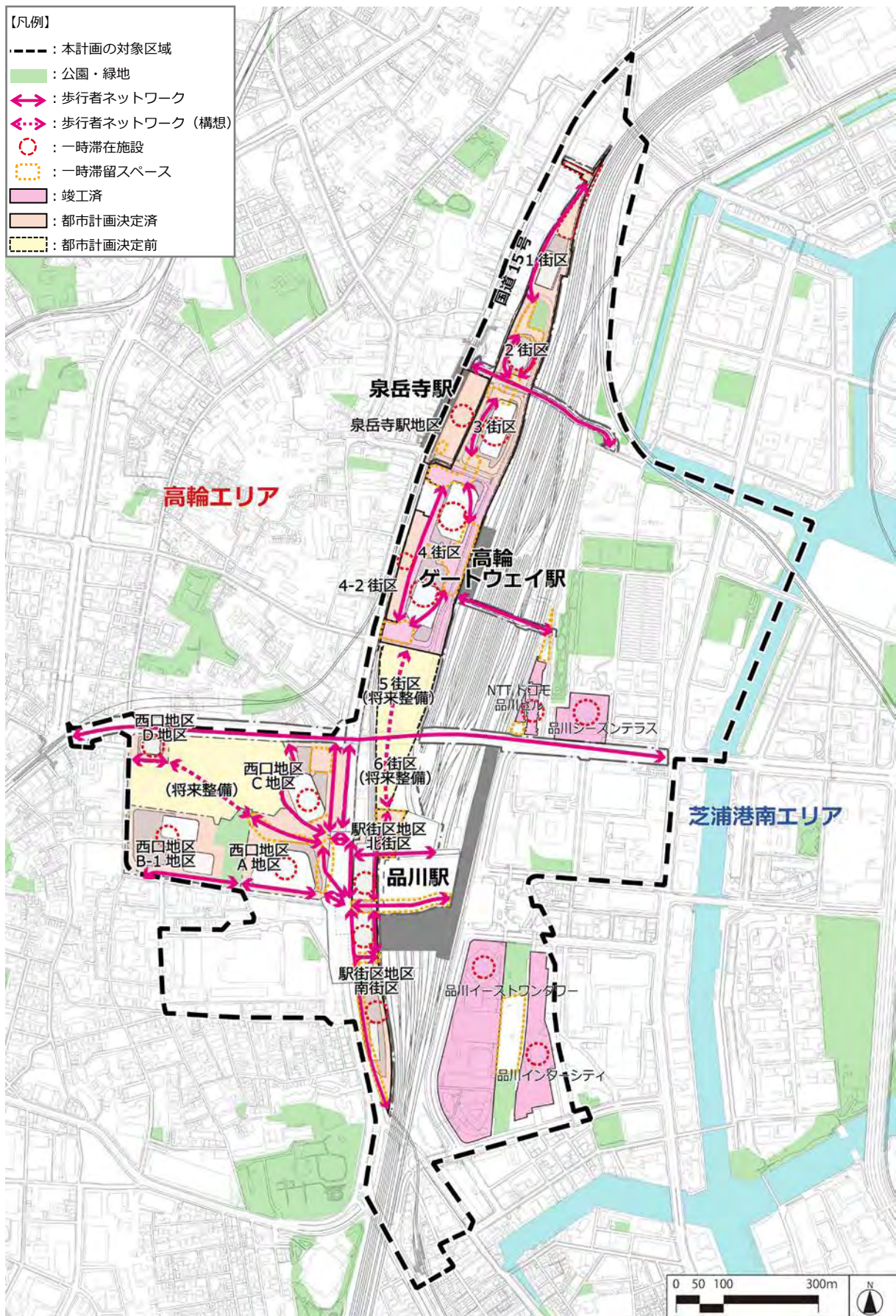


図2-16 本計画の対象区域におけるまちづくりの特徴と開発動向

(3) 本計画の対象区域及び周辺における開発動向

本計画の対象区域を含む品川駅・田町駅周辺都市再生緊急整備地域では、「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020」や「品川駅 えきまちガイドライン創造編2023」にも記載しているとおり、リニア中央新幹線の整備や羽田空港の国際化に伴い、開発ポテンシャルの高まりがみられる。

特に、品川駅北周辺地区、品川駅西口地区、芝浦水再生センター地区、品川駅街区地区は優先整備地区に位置付けられており、先導的なモデル地区として整備が進められる地区である。また田町駅前地域においても、田町駅東口北地区、田町駅西口駅前地区、田町駅東口地区、三田三・四丁目地区等の開発が進んでいる。

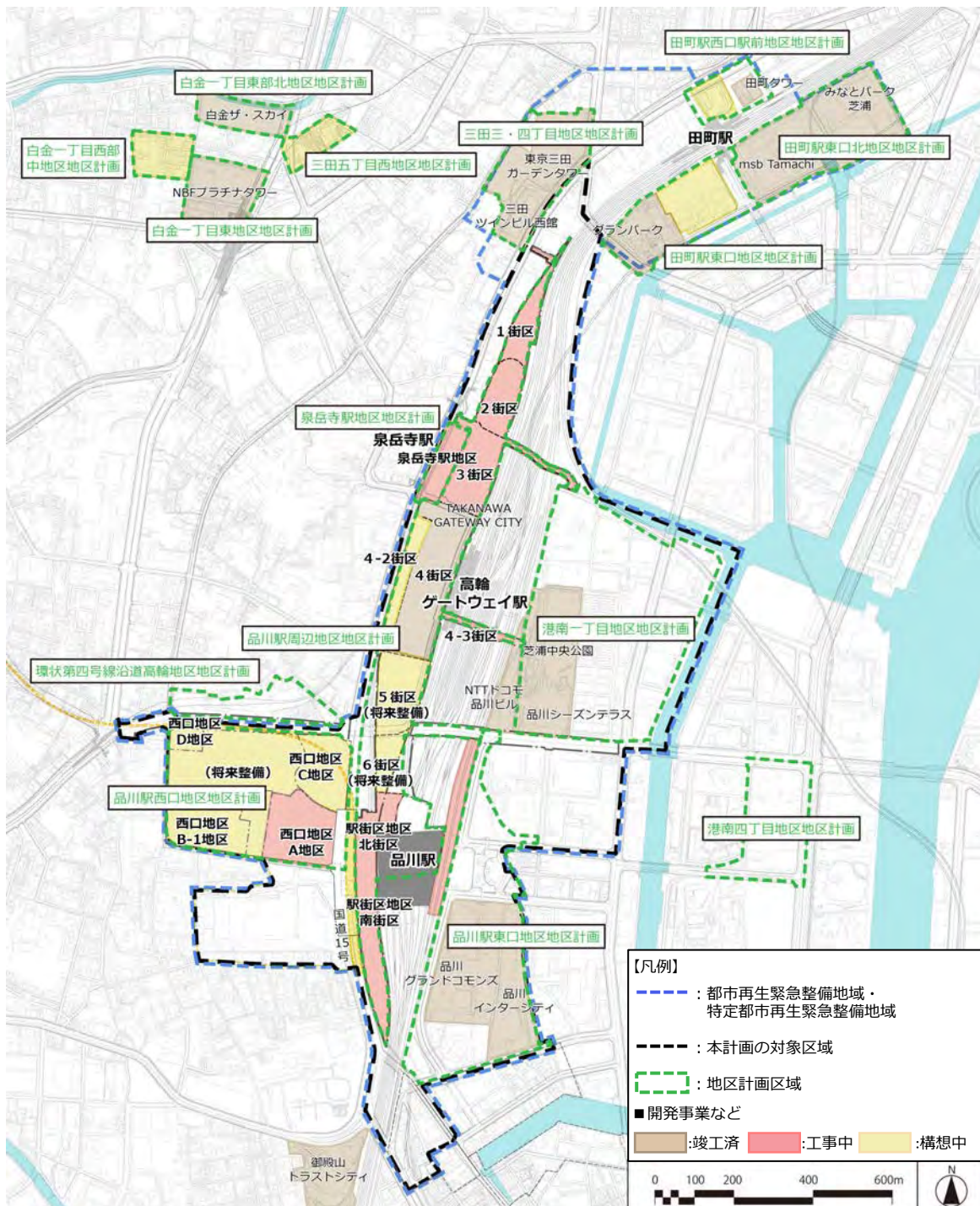


図 2 - 1 7 本計画の対象区域及び周辺における開発動向

### 3 災害リスク

#### (1) 地域危険度

地震に関する地域危険度測定調査(第9回)(東京都・令和4(2022)年9月公表)において、本地区の一部である高輪二丁目は、建物倒壊危険度と総合危険度がランク2、災害時活動困難度がランク3、高輪四丁目、北品川四丁目は災害時活動困難度がランク3、北品川一丁目は建物倒壊危険度、火災危険度、災害時活動困難度及び総合危険度がランク2となっている。その他のエリアは災害時活動困難度がランク2、建物倒壊危険度、火災危険度及び総合危険度はランク1となっており、相対的に危険度は低い。

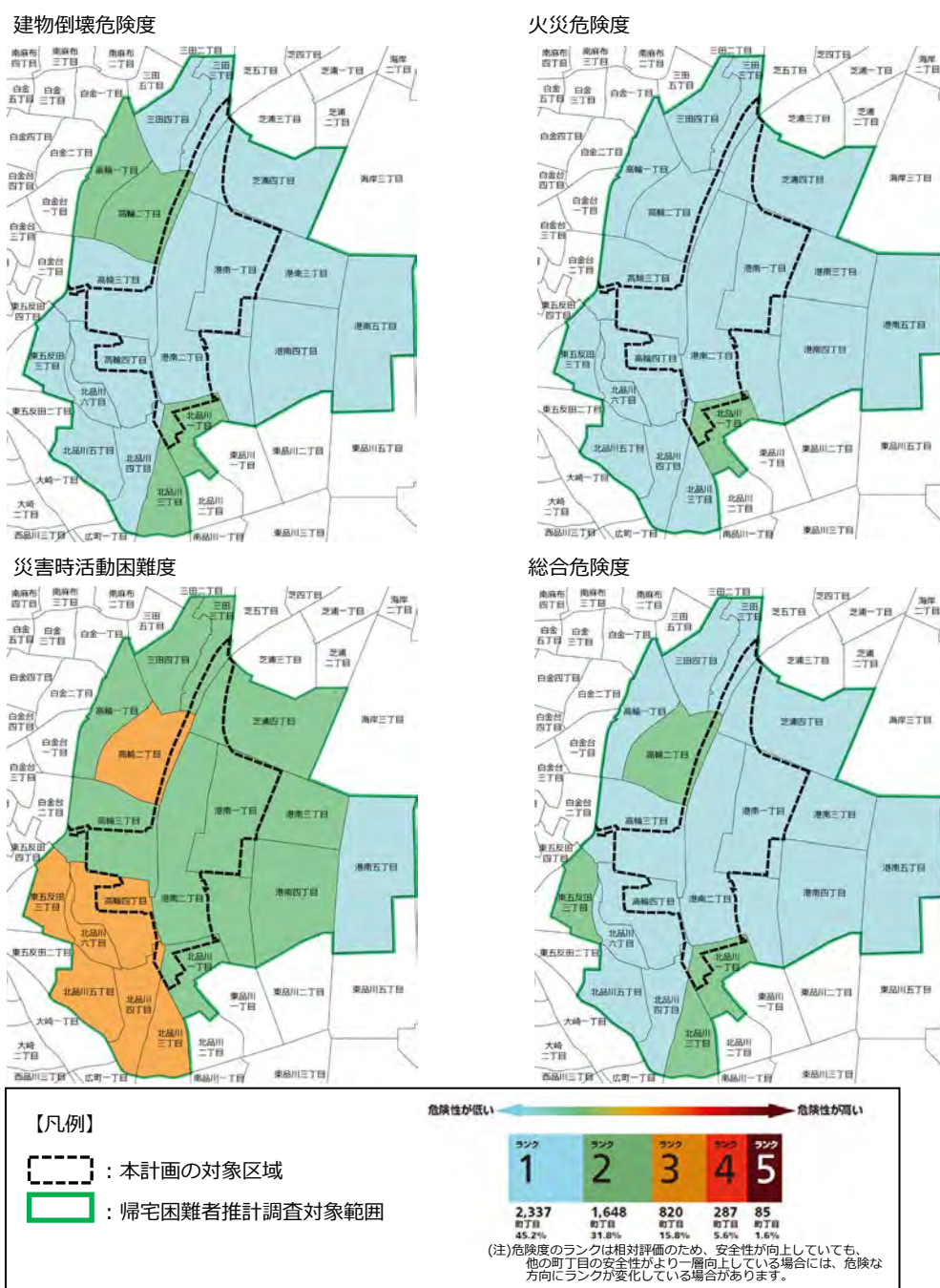


図2-18 東京都 地震に関する地域危険度測定調査(第9回)(令和4(2022)年9月公表)

(2) 浸水想定

①荒川水系洪水浸水想定区域

本地区周辺は荒川水系洪水浸水想定区域(令和元(2019)年11月)における洪水浸水想定区域に含まれていない。

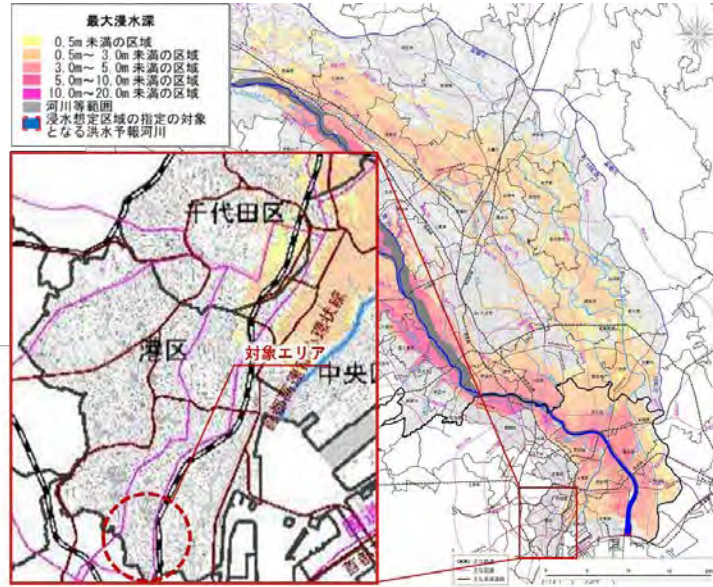


図2-19 荒川水系洪水浸水想定区域(令和元(2019)年11月)  
出典：国土交通省関東地方整備局荒川上流河川事務所ホームページ

②高潮浸水想定

東京都高潮浸水想定区域図(令和6(2024)年12月)において、本地区内の最大浸水深は概ね0.5m以上1m未満であるが、一部1m以上3m未満、3m以上5m未満の地域がある。

本地区内の浸水継続時間は概ね12時間未満であるが、一部1日以上3日未満、1週間以上の地域がある。

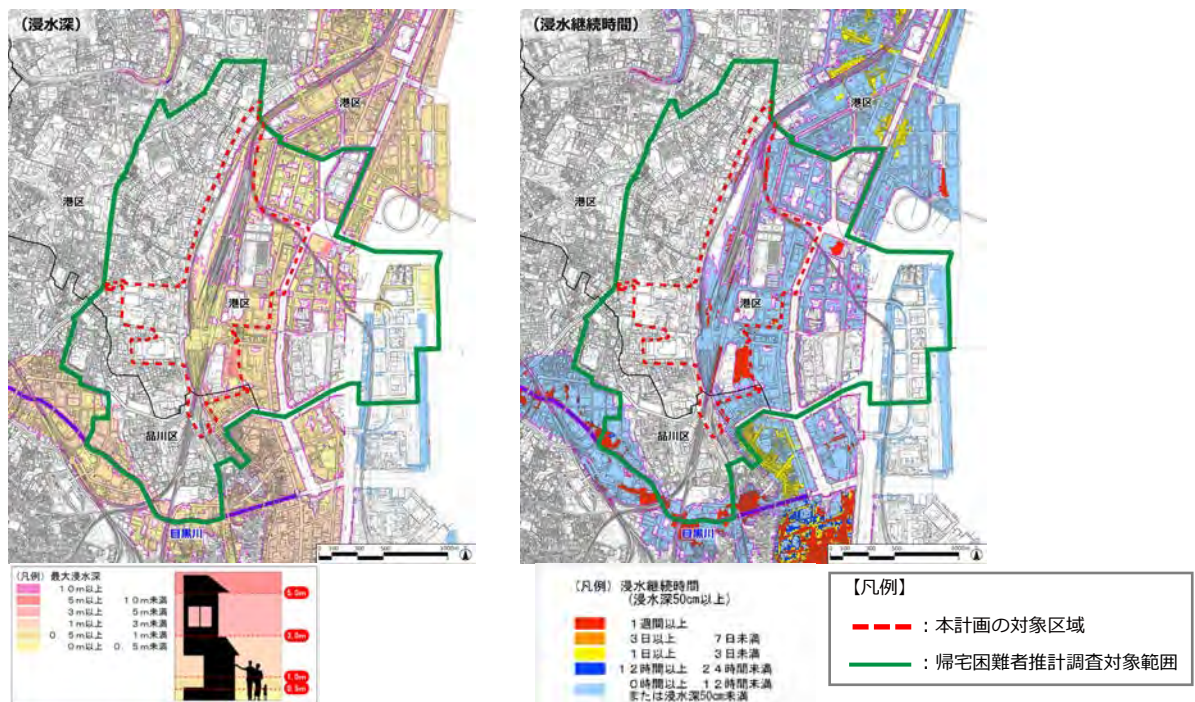


図2-20 東京都高潮浸水想定区域図(令和6(2024)年12月) 出典：港区ホームページ

③津波浸水想定

港区津波ハザードマップ（令和6（2024）年3月）では、防潮施設が健全に機能し液状化による地盤沈下が無い場合、本地区及び周辺には浸水の恐れがないとされている。また、防潮施設が損傷により機能不全となり、かつ液状化により地盤が20cm沈下した場合は河川沿いの一部の地域において、0.5m未満の浸水が想定される。

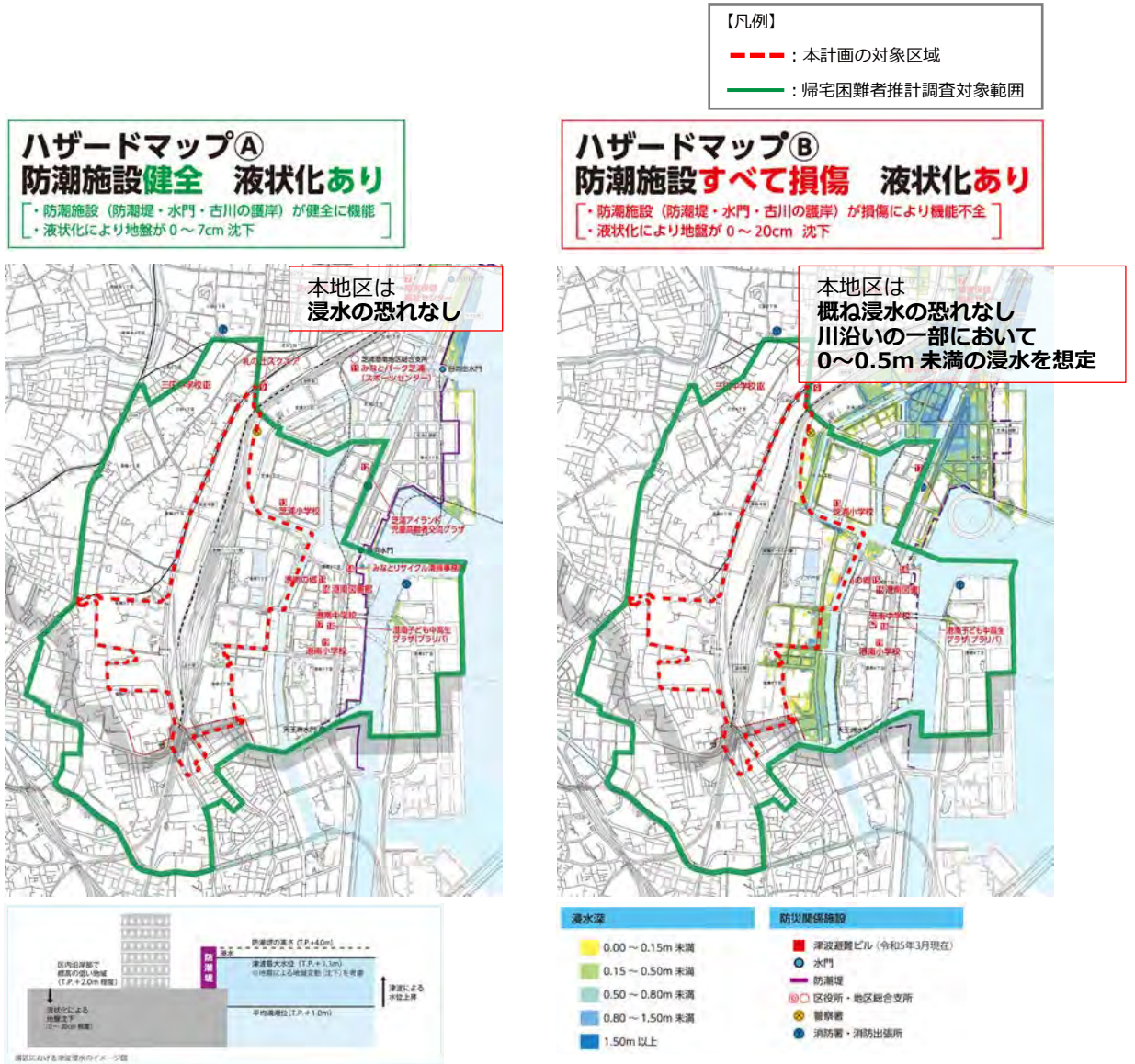


図2-21 港区津波ハザードマップ(令和6(2024)年3月) 出典：港区ホームページ

#### ④降雨浸水想定

港区浸水ハザードマップ(令和6(2024)年4月)では、本地区の一部では、3.0~5.0mの浸水が想定される区域を含んでいる。また、地区西側の国道15号は一部1.0m以下の浸水が想定される。

下水道や河川の排水能力を大きく超える激しい雨が降った場合(時間最大雨量153mm、総雨量690mm)を想定した浸水予想区域図としており、本地区周辺は内水氾濫(下水道や排水路が水を吐ききれなくなり氾濫)による浸水が想定される。

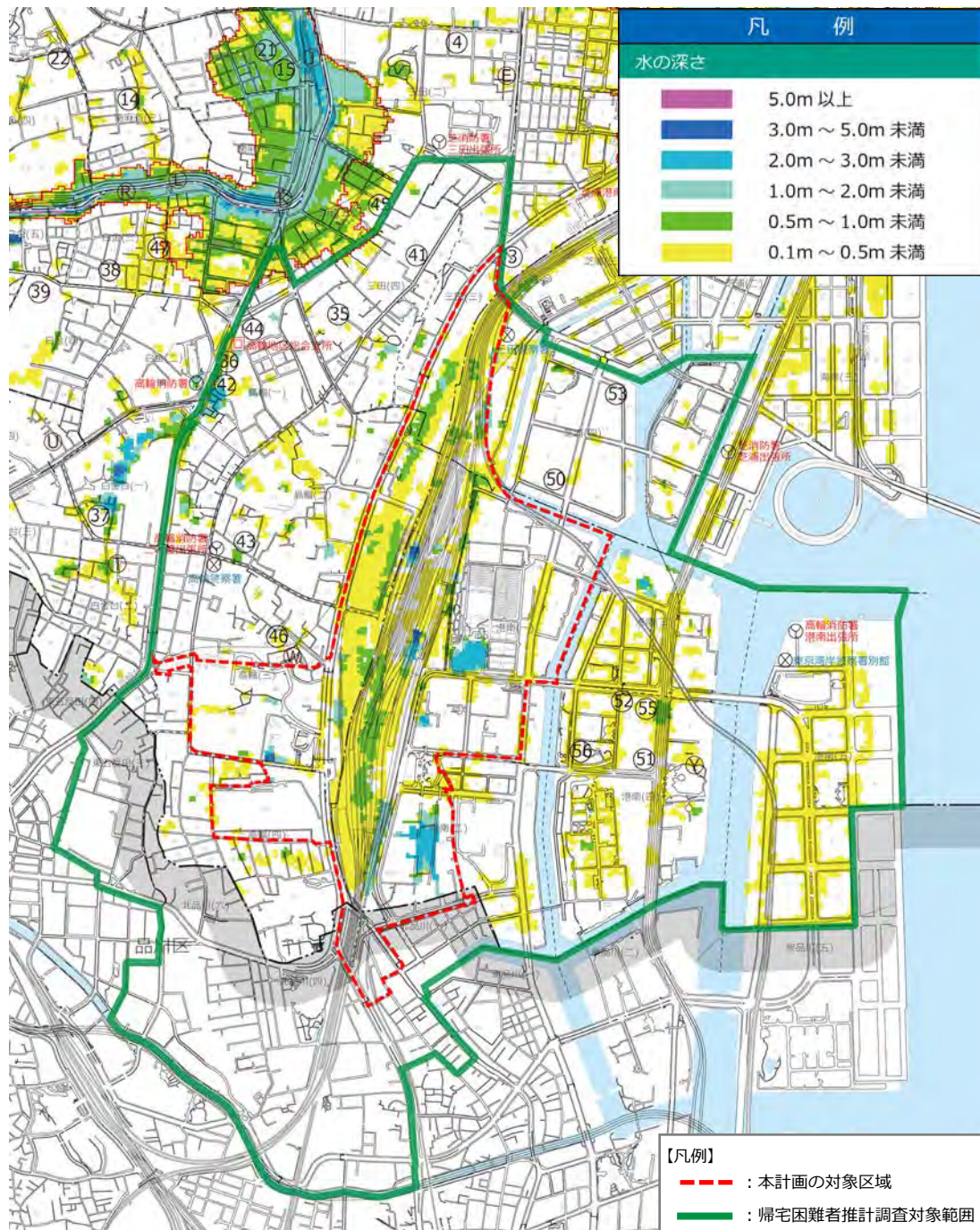


図2-2-2 港区浸水ハザードマップ(令和6(2024)年4月) 出典：港区ホームページ

○大規模地震の被害と、大雨・高潮・津波による浸水被害との複合災害への対応が求められる。

## 第3章 想定する被害及び対応すべき課題

### 1 被害想定

#### (1) 想定する地震とその被害想定

本計画では、東京都地域防災計画(令和5(2023)年修正)および港区地域防災計画(令和6(2024)年修正)において、被害想定の対象としている「都心南部直下地震(冬18時、風速8m/秒)」を想定する。

表3-1 想定する地震と被害傾向・被害想定

想定する地震	
都心南部直下地震 マグニチュード7.3 港区内最大震度7(区部の約7割が震度6強以上) 発生頻度：今後100年程度以内に起きる可能性が高く、ある程度切迫性が高い。	
都全域の被害傾向	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・最大震度7の地域が出るとともに、震度6強の地域が広範囲に発生する。</li> <li>・建物被害は、区部の木造住宅密集地域を中心に発生する。</li> <li>・死亡は揺れや火災を原因とするものが多く、負傷は建物を原因とするものが多い。</li> <li>・道路や鉄道の橋梁などの被害は、区部の震度6強のエリア内で発生する。ほとんどの鉄道は一時運行停止し、また緊急輸送道路の渋滞も発生する。</li> <li>・ライフラインは、区部東部や区部南部に被害が多い。</li> <li>・約299万人の避難者が発生する。</li> <li>・鉄道等の運行停止により、大量の帰宅困難者が発生するとともに、ターミナル駅に乗客等が集中し、混乱する。</li> <li>・エレベーターの閉じ込めが都内全域にわたり発生する。</li> </ul>	
被害想定(都心南部直下地震 冬 18時、風速8m/秒)	
人的被害(港区)	死者127人(約8割がゆれ・液状化建物被害による)
	負傷者5,274人(うち重傷者592人)
物的被害(港区)	建物全壊被害：782棟
	火災による焼失：18棟
	閉じ込めにつながり得るエレベーター停止台数：1,357台

(2) ライフラインの被害想定

ライフラインの被害想定については、「首都直下地震等による東京の被害想定報告書(東京都・令和4(2022)年5月)」における被害想定を踏まえた「港区地域防災計画(令和6(2024)年修正)」における港区被害想定や災害時の中圧ガスの供給状況の実績を踏まえ、下表に示すインフラ状況を前提とする。

首都直下地震等の発生時には、揺れや液状化によるインフラ施設の被害、火災延焼被害、道路閉塞等により復旧活動要員の参集に支障が生じ、ライフラインの復旧が遅れる可能性がある。阪神・淡路大震災以降に発生した既往地震災害時において、被害復旧に要した期間はそれぞれ、電力は概ね1週間程度、通信は概ね2週間程度、都市ガスは概ね1～2か月程度、上下水道は概ね1か月程度となっている。

表3-2 ライフライン被害想定

ライフライン被害想定(都心南部直下地震)		
電気 (港区)	電力会社：停電率 10.9% (冬18時、風速8m/秒)	供給停止と想定
低圧ガス (港区)	供給停止率 46.2%	供給停止と想定
中圧ガス	阪神・淡路大震災と東日本大震災時における被害状況： 都市ガス供給の被害状況について、低圧ガスの供給停止はあったが、 高圧・中圧ガス導管は耐震性が高く、供給停止は無かったと報告されている	供給継続と想定
通信施設 (港区)	固定電話不通率 0.6%(冬18時、風速8m/秒)	不通と想定
上水道 (港区)	断水率 33.6%	供給停止と想定
下水道 (港区)	管きよ被害率 5.2%	供給停止と想定

※中圧ガスの被害想定は災害時の中圧ガスの供給状況の実績より

## 2 帰宅困難者の推計

### (1) 調査対象範囲

高輪ゲートウェイ駅と品川駅を中心として半径800m（徒歩圏）の範囲に含まれる町丁目及び品川駅からシャトルバス送迎による就業者の多い港南五丁目を、帰宅困難者推計の調査対象範囲とする。

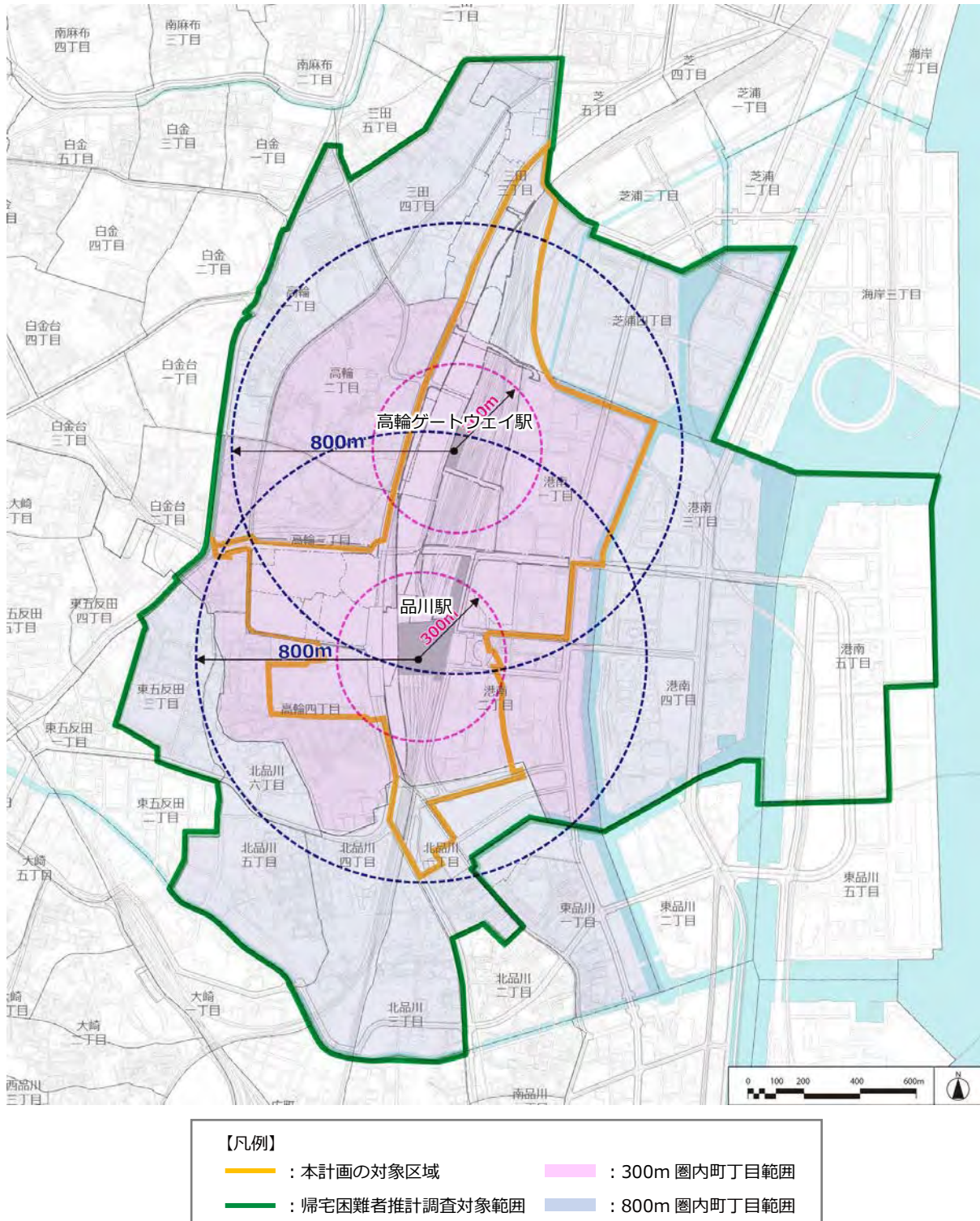


図 3-1 帰宅困難者推計の調査対象範囲

(2) 算出される帰宅困難者数

地区内で災害時に発生する屋外滞留者数及び帰宅困難者数を、「東京都市圏パーソントリップ調査(平成30(2018)年)」(以下「PT調査」という。)をもとに、以下のように算出する。

帰宅困難者算出フロー図に示す通り、災害時に屋外に滞留する一時待機者が51,851人発生することが想定され、そのうち26,185人は帰宅困難者となる可能性がある。

- ① 地震発生時の地区内の滞留者数(ピーク時：11時台)を、PT調査をもとに算出。
- ② PT調査の着目的区分より、①のうち屋内滞留者数を算出。
- ③ PT調査の着目的区分より、①のうち屋外滞留者数を算出。
- ④ 屋内滞留者のうち、建物が損壊し屋外に滞留せざるを得ない屋外滞留者数を、損壊率(※1)を設定し算出。
- ⑤ PT調査対象範囲の都市圏以外から流入する人数を、都市圏外流入者割合(※2)を設定し算出。
- ⑥ 地震発生時に、駅間にいる列車に乗車中の利用者や、駅ラチ内にいる乗降待ち利用者を、駅から発生する屋外滞留者数と想定し算出。
- ⑦ 前述の③・④・⑤・⑥を合計し、地震発生後屋外に滞留する一時待機者数を整理。
- ⑧ 駅周辺滞留者の自宅までの距離をもとに、徒歩で帰宅することが難しい人数を算出し帰宅困難率(※3)を設定。
- ⑨ 一時待機者のうち滞り場所のない帰宅困難者数を、帰宅困難率を用い算出。

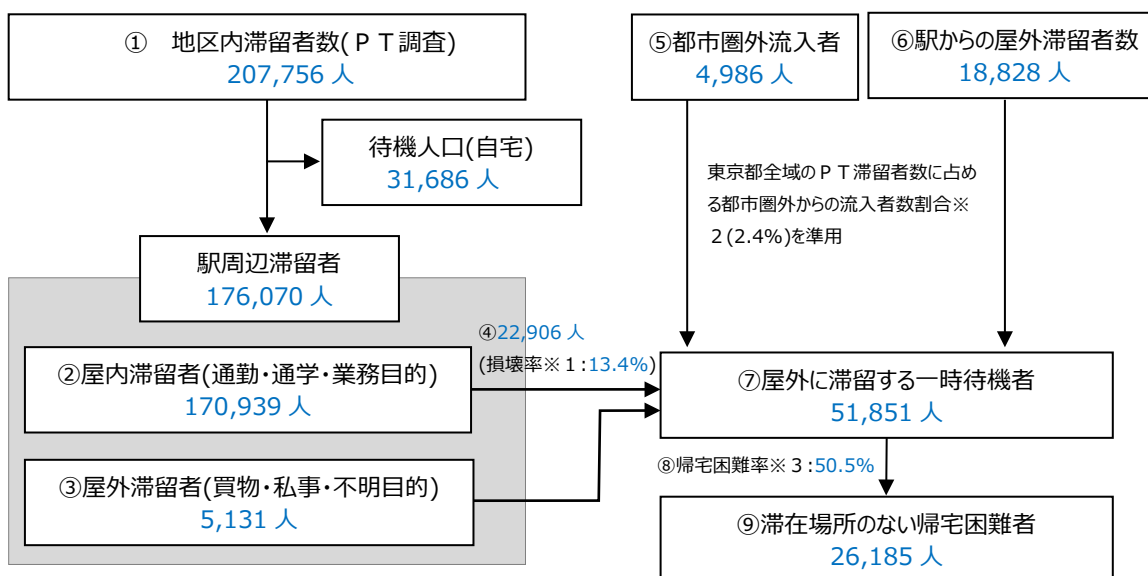


図3-2 帰宅困難者算出フロー図

算出の際の設定条件

- ※1 建物損壊率(13.4%)：屋内滞留者のうち、建物が損壊し屋外に滞留せざるを得ない屋外滞留者の割合。港区及び品川区耐震改修促進計画の特定建築物の非耐震化率及び東京都地域危険度調査における町丁目毎の旧耐震相当棟数を参考に設定。
- ※2 都市圏外流入者数割合(2.4%)：東京都全域のPT滞留者数に占める都市圏外からの流入者数割合(2.4%)を準用。
- ※3 帰宅困難率(50.5%)：滞留者の自宅が10km以内の場合は帰宅、20kmまでは1km毎に帰宅困難率10%増加と設定し算出。

○品川駅・高輪ゲートウェイ駅を中心とした地区の屋外滞留者の避難・退避に伴う混乱や一斉帰宅の抑制、滞留者の安全を確保するための施設の機能拡充が必要。

各町丁目および各駅からの⑦屋外に滞留する一時待機者および⑨滞在所のない帰宅困難者数は、以下のとおりである。

表 3-3 町丁目別および駅別の屋外に滞留する一時待機者、帰宅困難者数

		③屋外滞留者（買物・私事・不明目的）	④屋外滞留者（通勤・通学・業務目的）	⑤都市圏外流入者	⑥駅からの屋外滞留者数	⑦屋外に滞留する一時待機者	⑨滞在所のない帰宅困難者
町丁目別	芝浦四丁目	199	2,245	422	—	2,866	1,448
	港南一丁目	29	3,088	526	—	3,643	1,840
	港南二丁目	99	5,751	992	—	6,842	3,455
	港南三丁目	200	226	82	—	508	257
	港南四丁目	34	907	161	—	1,102	556
	港南五丁目	254	170	84	—	508	256
	三田三丁目	89	3,621	631	—	4,341	2,192
	三田四丁目	37	562	103	—	702	354
	高輪一丁目	172	332	94	—	598	302
	高輪二丁目	99	1,011	193	—	1,303	658
	高輪三丁目	2,196	777	611	—	3,584	1,810
	高輪四丁目	1,371	349	358	—	2,078	1,049
	東五反田三丁目	10	304	54	—	368	186
	北品川一丁目	45	394	76	—	515	260
	北品川三丁目	87	346	77	—	510	258
	北品川四丁目	177	777	170	—	1,124	568
	北品川五丁目	22	1,543	265	—	1,830	924
	北品川六丁目	11	503	87	—	601	304
駅別	品川駅	—	—	—	12,863	12,863	6,496
	泉岳寺駅	—	—	—	1,784	1,784	901
	高輪ゲートウェイ駅	—	—	—	4,181	4,181	2,111
合計		5,131	22,906	4,986	18,828	51,851	26,185

算出の際の設定条件

※ 町丁目別の③屋外滞留者（買物・私事・不明目的）、④屋外滞留者（通勤・通学・業務目的）、⑤都市圏外流入者は、東京都土地利用現況調査 GIS データ（令和 3（2021）年）を基に、各合計を滞留者の発生が想定される用途の床面積の町丁目ごとの按分により算出。

各町丁目および各駅からの⑨滞在所のない帰宅困難者数を地図上に示すと、下図のとおりである。

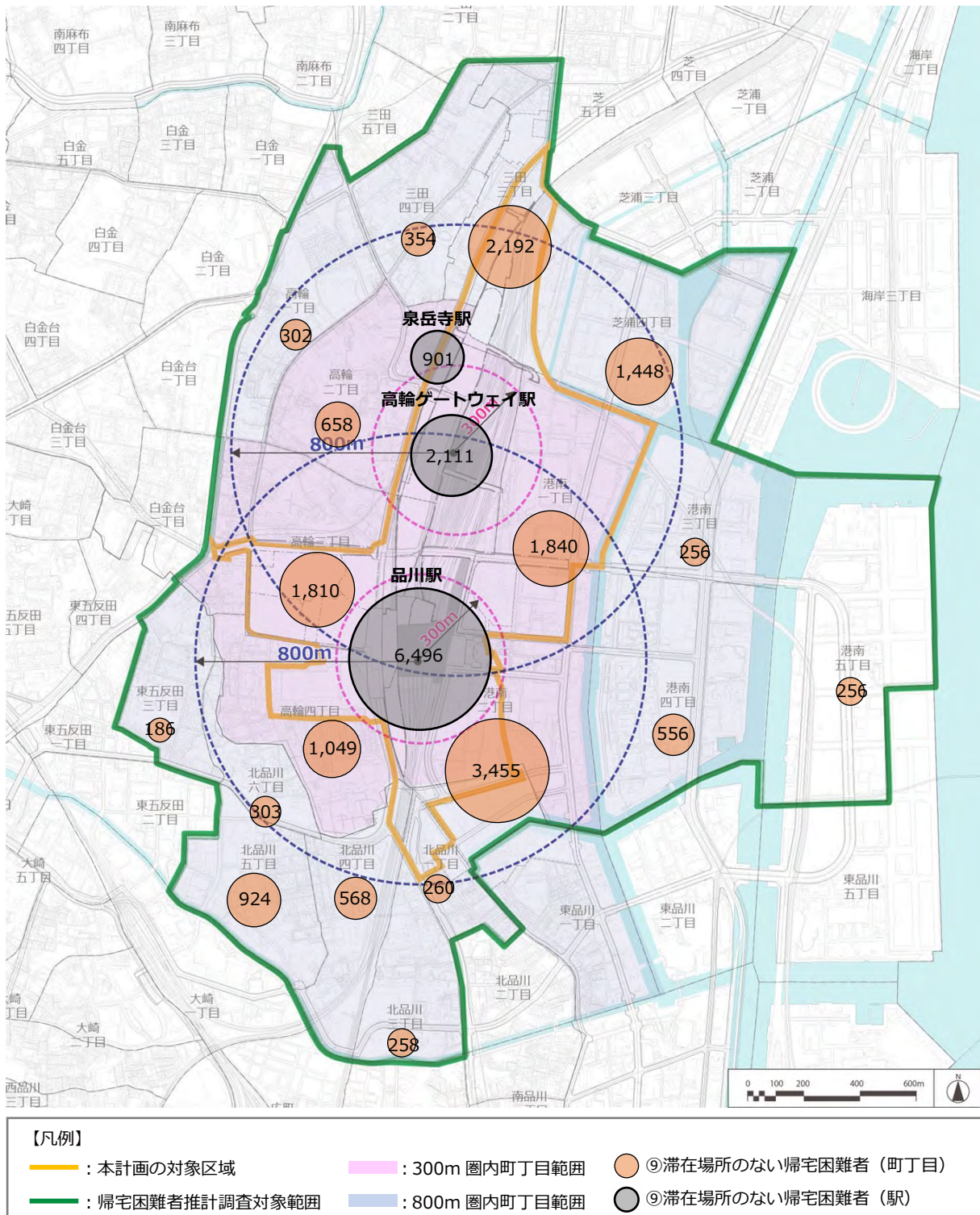


図 3-3 各町丁目および各駅からの帰宅困難者数

○屋外に滞留する一時待機者や帰宅困難者が多いのは、ターミナル駅である品川駅および隣接する港南二丁目であり、駅周辺での対策が重要となる。

### 3 災害時のシナリオ

#### (1) 災害時の行動と課題

首都直下地震帰宅困難者等対策協議会が作成している「事務所における帰宅困難者対策ガイドライン」及び「大規模な集客施設や駅等における利用者保護ガイドライン」を参考に、発災後から混乱収拾時を各段階に分け、行動と課題について表に示した。

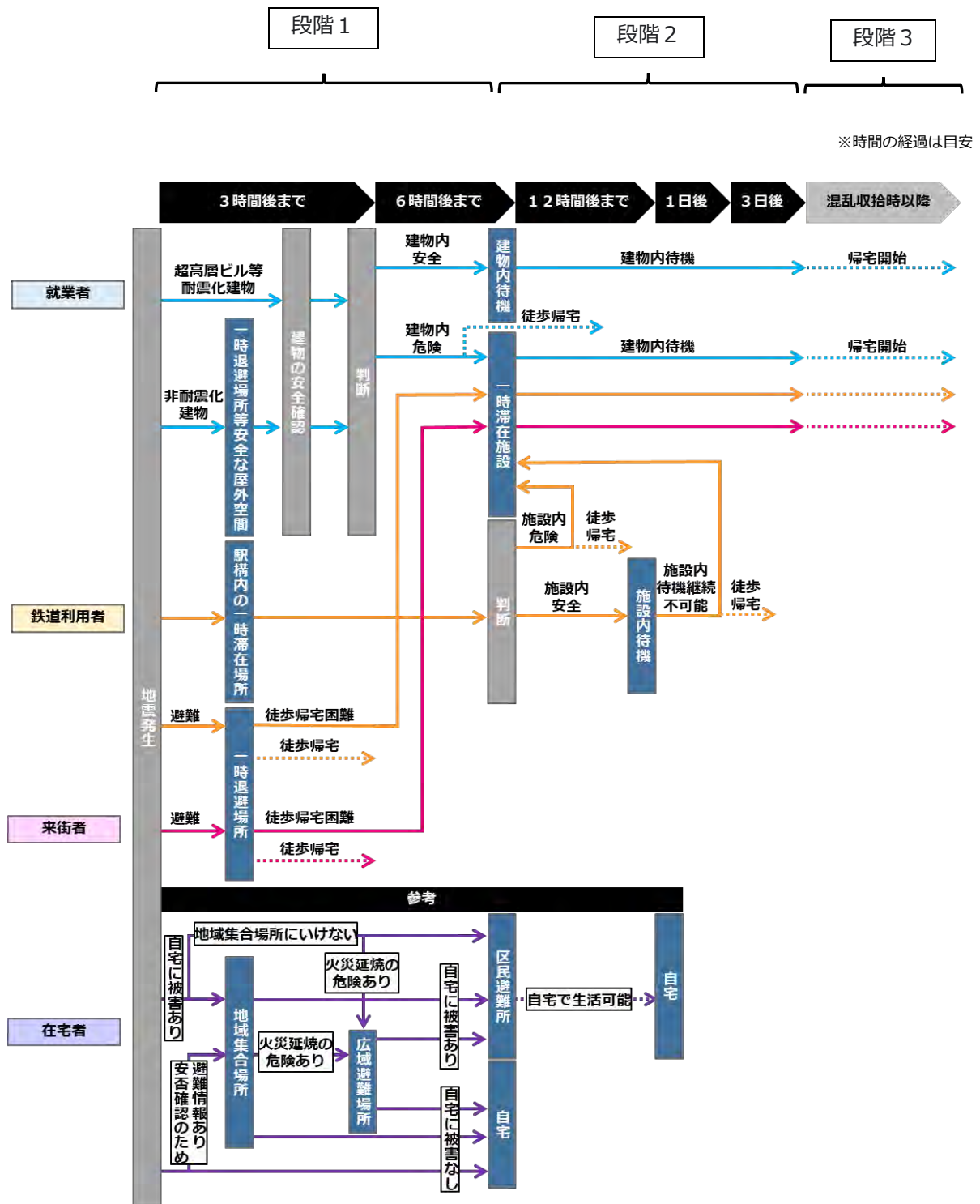
表 3-4 災害時における段階別の行動と課題

※時間の経過は目安

	行動	リスク・課題
段階 1 地震発生直後 から 6 時間後まで	<ul style="list-style-type: none"> <li>地震発生直後は、超高層ビル等を除き、就業者は一旦一時退避場所等の屋外空間に避難し、建物の安全が確認された後に戻る。</li> <li>鉄道利用者は、一部は駅構内の一時滞在場所に留まり、その他は身近にある一時退避場所(公園・広場等)へ避難。</li> <li>来街者は、滞在場所の身近にある一時退避場所(公園・広場等)へ避難。</li> <li>傷病者が多数発生し、救出救助活動が開始。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一時的に建物や施設より屋外に人が出た場合、屋外の安全な一時退避場所(公園・広場等)が不足。</li> <li>緊急輸送道路である国道 15 号において歩行者の横断に制約が出た場合、屋外の安全な一時退避場所(公園・広場等)が不足。</li> <li>夜間・休日等に発災した場合の状況把握や情報連携に係る体制の不足。</li> </ul>
段階 2 地震発生 から 3 日間	<ul style="list-style-type: none"> <li>屋外に滞留する徒歩帰宅可能な一時退避者は徒歩にて帰宅。</li> <li>屋外に滞留する徒歩帰宅困難者は一時滞在施設へ移動。</li> <li>建物内や周囲が安全である場合、一斉帰宅抑制により就業者は建物内に留まる。安全でないと判断された場合は一時滞在施設へ移動。</li> <li>駅構内の一時滞在場所や周囲が安全でない場合、鉄道利用者は一時滞在施設へ移動。</li> <li>地震発生から最長 1 日、駅構内の一時滞在場所に待機していた鉄道利用者は、一時滞在施設へ移動。</li> <li>救出された多数の傷病者が医療機関に搬送。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国道 15 号は緊急輸送道路であり、帰宅支援対象道路でもあるため、緊急車両と徒歩帰宅者の動線が交錯。</li> <li>電車の運行状況や被害状況等の情報(多言語)が不足。それにより動線が混乱。</li> <li>外国人や要配慮者への対応不足。</li> <li>各一時滞在施設の受入状況等の情報連携不足。</li> <li>一時滞在施設数の不足。</li> <li>上下水道、電力、通信等のライフラインが途絶。</li> <li>帰宅困難者のための食糧等物資が不足。</li> <li>傷病者の受入れ(医療的ケア)が不足。</li> </ul>
段階 3 地震発生 から 混乱収拾時 以降	<ul style="list-style-type: none"> <li>一斉帰宅抑制により建物内に滞在していた就業者は、企業等の指示に従い帰宅を開始する。</li> <li>一時滞在施設に滞在していた帰宅困難者は、施設管理者の指示に従い帰宅を開始する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>帰宅者が電車の運行状況や被害状況等の情報を求めて移動。</li> <li>緊急輸送道路である国道 15 号は多くの物資等輸送車が通行する状況の中、一斉帰宅抑制により建物内に滞在していた就業者を含む多くの帰宅困難者が帰宅を始める段階であり、帰宅者の移動に支障が出る。</li> </ul>

(2) 災害時の行動フロー

就業者、鉄道利用者、来街者の災害時における段階別行動フローを下図に示す。



### (3) 災害時に発生する課題

高輪ゲートウェイ駅周辺地区と品川駅周辺地区において、それぞれの地区特性を踏まえた防災面で留意すべき課題を整理した。

#### ○高輪ゲートウェイ駅周辺地区

- ・新設された駅を核とした先進的な開発が進む一方、駅周辺における一時滞在施設などの防災機能、駅周辺をはじめとする退避ネットワークなどが求められる。
- ・鉄道を跨ぐ避難動線を確保するために、デッキレベルの動線整備が不可欠となる。
- ・国道 15 号沿道における帰宅支援機能の確保が必要となる。

#### ○品川駅周辺地区

- ・大規模ターミナルであることから、災害時に多数の屋外滞留者や帰宅困難者の発生が想定され、駅周辺施設内における一時退避場所や一時滞在施設が必要となる。
- ・広域の交通結節点であることから、外国人利用者やまちに不慣れな来街者も多く、災害時の多言語対応や情報伝達手段の整備が求められる。
- ・複数の大規模開発が異なるフェーズで進行しており、これに伴い避難動線や一時退避場所、一時滞在施設の整備状況が変化していくため、関係者間の連携や災害時の情報共有・発信の体制構築が課題となる。
- ・関係者間の平時からの協議・訓練体制、更には、まちの整備状況を随時共有する体制の構築も求められる。

災害時に発生する課題のうち、発災直後の一時退避場所への動線と、その後、一時滞在施設に移動する動線を地図上に落とし込み、そこから見えてくる課題として、課題発生想定箇所（特に屋外滞留者の発生が想定される場所や特に混雑が想定される場所）を示した。

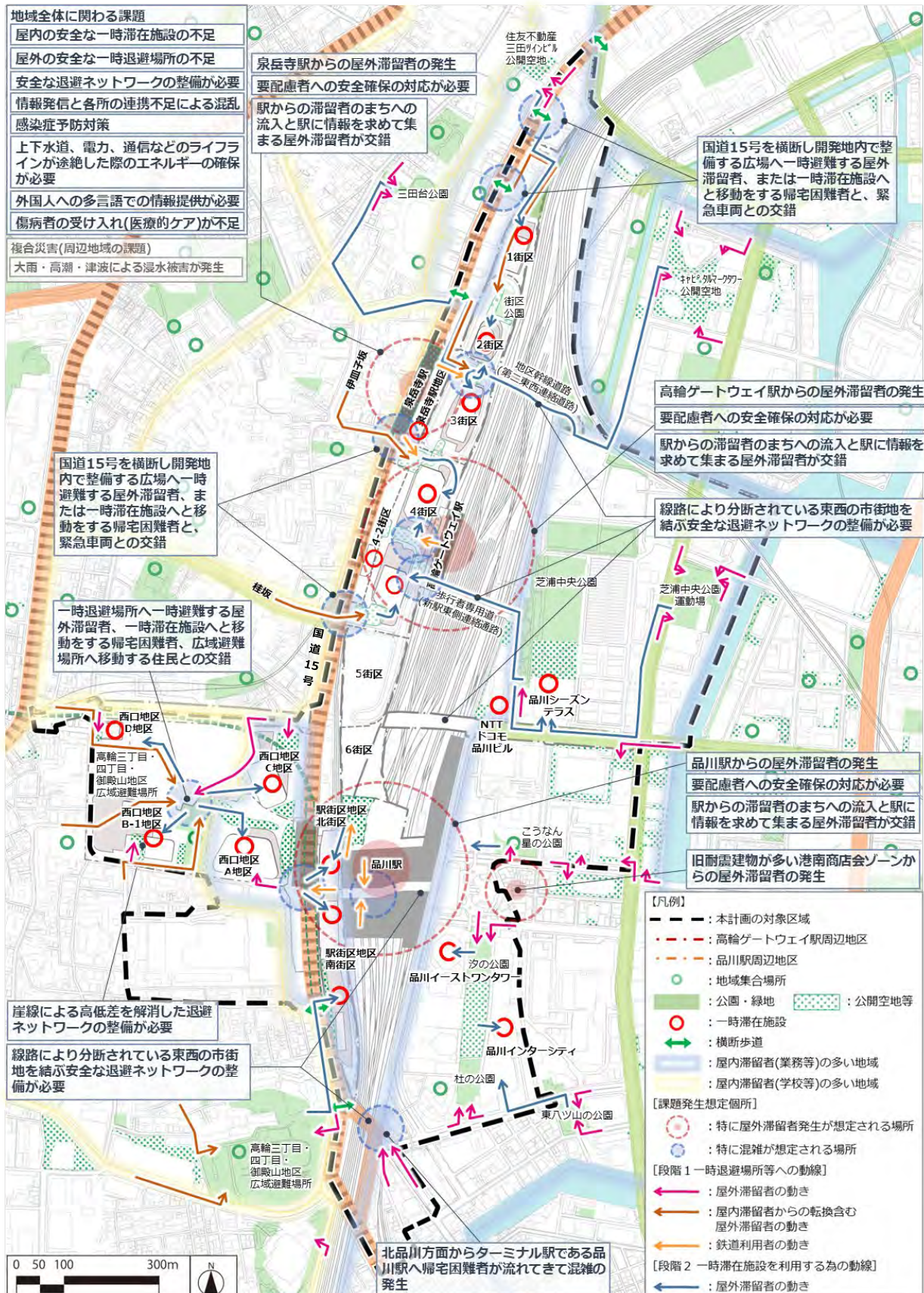


図 3-4 災害時に発生する課題

## 第4章 安全確保計画の将来像と目標

### 1 将来像と目標

本地区は、将来国内外から多くの人や企業が集積する魅力的なエリアになることが予想される一方で、大規模地震時に、多くの帰宅困難者が発生する懸念や、都市機能の維持といった課題も抱えている。

前章までに示した地域の特性や課題を踏まえ、これからのまちづくりを計画的に誘導していくため、目指すべきまちのあり方を「将来像」として掲げ、本地区に関係する各主体が共有し、世界に誇れる安全・安心な拠点を創造していく。

また、将来像を構成する柱となる「まちづくりの目標」を掲げる。

#### ■将来像

**世界に誇る自律発展性・創造性をもち、自立可能な「えきまち一体」の安全・安心拠点**

#### ■まちづくりの目標

**目標1 駅とまちが一体となった安全・安心な都市基盤が整備されたまち**

**目標2 高度な技術基盤を活用し、平時から非常時の安全・安心を意識した創造性のあるエリア活動が活発に行われるまち**

**目標3 広域防災拠点として周辺地域への支援機能を担うまち**

なお、将来像に掲げる自律発展性・創造性とは、「地区全体としての災害への備えやまちの機能が技術の進展も伴って拡充していくこと」、「各地区の開発が段階的に進み、相互補完的に相乗効果を生み出しながら拡張していくこと」を指す。あわせて、本地区の取り組みが自律的・創造的に発展していく仕組みを構築する。

それにより、周辺地域の資源を消費せずに災害を乗り越えられるハード・ソフトが準備され、資源の余剰分については周辺地区への貢献、さらには東京圏の被災地への災害時貢献も可能とする災害時自立生活圏の構築を推進する。

特に、高輪ゲートウェイ駅周辺地区においては、将来像に示す長期的なビジョンを実現するため、駅とまちが一体となった新たなまちを創造していくという地区の特徴を生かし、まちづくりの初期段階から先端技術の導入を図りながら、他地域へも波及する安全・安心な次世代型防災拠点の形成を目指す。

品川駅周辺地区においては、複数事業者による開発が段階的に進むことから、事業者間および行政との連携により、開発の進展に合わせて安全・安心な地区の形成を目指す。また、大規模ターミナル駅特有の駅周辺の混乱を避けるため、鉄道事業者間の連携に加え、先端技術の活用によって安全・安心な地区づくりを推進する。

## 2 取り組み方針と方策

### 計画の目標

#### 目標 1 駅とまちが一体となった安全・安心な都市基盤が整備されたまち

・国際交流拠点としての市街地整備が進められる中で、国内外からの多様な人々が訪れる都市として、誰もが安全・安心を享受できる都市の防災基盤を形成する。

#### 目標 2 高度な技術基盤を活用し、平時から非常時の安全・安心を意識した創造性のあるエリア活動が活発に行われるまち

・平時と災害時を一連のまちづくりとして捉え、平時から地域の防災力向上、価値向上に取り組み、高度な技術基盤が取り組みを下支えする安全・安心なまちを目指す。  
・将来のエリアの発展を見据えて先進的、実験的な取り組みにもチャレンジする。

#### 目標 3 広域防災拠点として周辺地域への支援機能を担うまち

・大規模地震に加え、浸水、停電等の多重被害があった場合にも、本地区が周辺地域のバックアップ機能を果たし、エリア全体の防災対応力向上の実現を目指す。

#### 高輪ゲートウェイ駅周辺地区 取り組み方針と方策

##### 方針 1-1 デッキレベルを中心とした退避ネットワークの形成

- ① 駅と一時退避場所及び一時滞在施設をつなぐ、デッキレベルを中心とした退避ネットワークの形成
- ② 東西方向の退避ネットワークの確保

##### 方針 1-2 屋外の安全な一時退避場所の確保

- ① 災害時に一時退避場所として機能する広場等の整備
- ② 国道 15 号沿道の一時退避場所の確保

##### 方針 1-3 えきまちの安全を確保する施設等の整備

- ① 開発に伴う一時滞在施設の整備の促進
- ② 安全を確保するための備蓄倉庫の整備
- ③ 災害時に利用できる雑用水の整備
- ④ 再開発等による建築物の耐震化の促進

##### 方針 2 自立可能なインフラの整備推進による BCD の形成

- ① 一時滞在施設へのエネルギーの確保
- ② 業務継続に必要なエネルギーの確保
- ③ 災害時におけるライフラインの供給継続への取り組み
- ④ 脱炭素化の推進

##### 方針 3 平時・非常時一体で機能する情報連携基盤の構築

- ① 平時と非常時がシームレスに切替わるスマートプラットフォームの実現
- ② サイネージ等を活用したえきまち一体の情報発信
- ③ 平時からの防災訓練や災害時マニュアルの整備

##### 方針 4 地域の防災力を高める周辺地域への貢献

- ① EV 充電設備を活用した、地域への電力供給
- ② 蓄熱槽水や水再生センターの下水処理水の災害時活用
- ③ 国道 15 号沿道の帰宅支援機能の確保

##### 方針 5 エリア防災の推進

- ① 地域医療機関との連携
- ② 水辺の活性化と防災力向上を見据えた取り組み
- ③ 他の安全確保計画策定地区等との連携
- ④ デジタルツインによる災害のシミュレーション

#### 品川駅周辺地区 取り組み方針と方策

##### 方針 1-1 デッキレベルを中心とした退避ネットワークの形成

- ① 駅と一時退避場所及び一時滞在施設をつなぐ、デッキレベルを中心とした退避ネットワークの形成
- ② 東西方向の退避ネットワークの確保

##### 方針 1-2 屋外の安全な一時退避場所の確保

- ① 災害時に一時退避場所として機能する広場等の整備
- ② 一時退避場所における支援機能の整備

##### 方針 1-3 えきまちの安全を確保する施設等の整備

- ① 開発に伴う一時滞在施設の整備の促進
- ② 安全を確保するための備蓄倉庫の整備
- ③ 再開発等による建築物の耐震化の促進

##### 方針 2 自立可能なインフラの整備推進による BCD の形成

- ① 一時滞在施設へのエネルギーの確保
- ② 業務継続に必要なエネルギーの確保
- ③ 災害時におけるライフラインの供給継続への取り組み
- ④ 脱炭素化の推進

##### 方針 3 複数の関係者間の災害時の情報連携体制の構築

- ① 官民連携による既存システムを活用した円滑な情報共有
- ② サイネージ等を活用した屋外滞留者・帰宅困難者への情報発信
- ③ 平時からの実働訓練の実施と防災マニュアルの整備

##### 方針 4 大規模ターミナル駅を中核とした地域のレジリエンスの強化

- ① 段階的に整備される施設による災害対応能力の向上
- ② 高低差のある地形や駅構造を踏まえた避難動線の確保
- ③ 一斉帰宅の抑制と段階的な帰宅支援

##### 方針 5 エリア防災の推進

- ① 他の滞留者対策推進協議会設置地区との連携
- ② 品川駅周辺滞留者対策推進協議会での実働訓練

## 第5章 取り組み方針

### 1 高輪ゲートウェイ駅周辺地区

#### (1) デッキレベルを中心とした退避ネットワークの形成【方針1-1】

えきまち一体の開発や芝浦港南エリアと高輪エリアが新たに整備される道路によりつながることも踏まえ、駅周辺を中心として発生することが予想される滞留者を安全に避難させることのできる退避ネットワークを形成する。

##### 【取り組み方策】

##### ① 駅と一時退避場所及び一時滞在施設をつなぐ、デッキレベルを中心とした退避ネットワークの形成

- ・デッキレベルを中心とした駅と各街区の一時滞在施設等をつなぐ退避経路を整備する。
- ・将来の開発や機能更新にあわせて、鉄道駅を基点とした歩行者ネットワークを拡充する。

##### ② 東西方向の退避ネットワークの確保

- ・東西の市街地をつなぐ地区幹線道路(第二東西連絡道路)の整備のほか、芝浦港南周辺エリアと高輪ゲートウェイ駅をつなぐ歩行者専用道(新駅東側連絡通路)を整備し、水害時にもデッキレベルで東西方向の退避経路を確保する。

#### (2) 屋外の安全な一時退避場所の確保【方針1-2】

##### 【取り組み方策】

##### ① 災害時に一時退避場所として機能する広場等の整備

- ・大規模地震等の際に、避難所や一時滞在施設等の受入準備が整うまでの間、屋外滞留者が安全に退避することのできる一時退避場所を、退避経路とつながるアクセスのよい場所に整備する。

##### ② 国道15号沿道の一時退避場所の確保

- ・帰宅支援対象道路に位置付けられる国道15号沿道に、徒歩帰宅者の支援も兼ねた一時退避場所を設ける。

### (3) えきまちの安全を確保する施設等の整備【方針1-3】

開発事業者、鉄道事業者、行政が連携を図り、安全な一時滞在施設や備蓄品等を確保し、適切な運営を行う。

#### 【取り組み方策】

##### ①開発に伴う一時滞在施設の整備の促進

- ・高輪ゲートウェイ駅周辺地区の帰宅困難者が安全に滞在するための一時滞在施設を確保する。
- ・一時滞在施設の整備を行う事業者は、まちや駅、本地区周辺から発生する帰宅困難者を円滑に収容できるよう、鉄道事業者及び行政との緊密な連携を図る。
- ・一時滞在施設において手洗い等に使用できる水の提供について検討する。

##### ②安全を確保するための備蓄倉庫の整備

- ・地震発生から最大3日間の滞在のための食料及び飲料水を保管する備蓄倉庫を確保する。
- ・災害時に発生する急病者・けが人に対応するため、必要に応じて、医療物資等の備蓄品を確保する。

##### ③災害時に利用できる雑用水の整備

- ・品川駅北周辺地区では、インフラ遮断時に、街区内雑用水や一時滞在施設等でのトイレ用水を確保するため、地域冷暖房施設の蓄熱槽の水を活用する。

##### ④再開発等による建築物の耐震化の促進

- ・建築物の損壊等による帰宅困難者や負傷者の発生を抑制するため、再開発等により建築物の耐震化を促進する。
- ・国道15号は、災害時における緊急輸送道路及び帰宅支援対象道路としての機能に支障が出ないように、沿道の敷地の共同化等を図りながら、建築物の耐震化を促進していく。

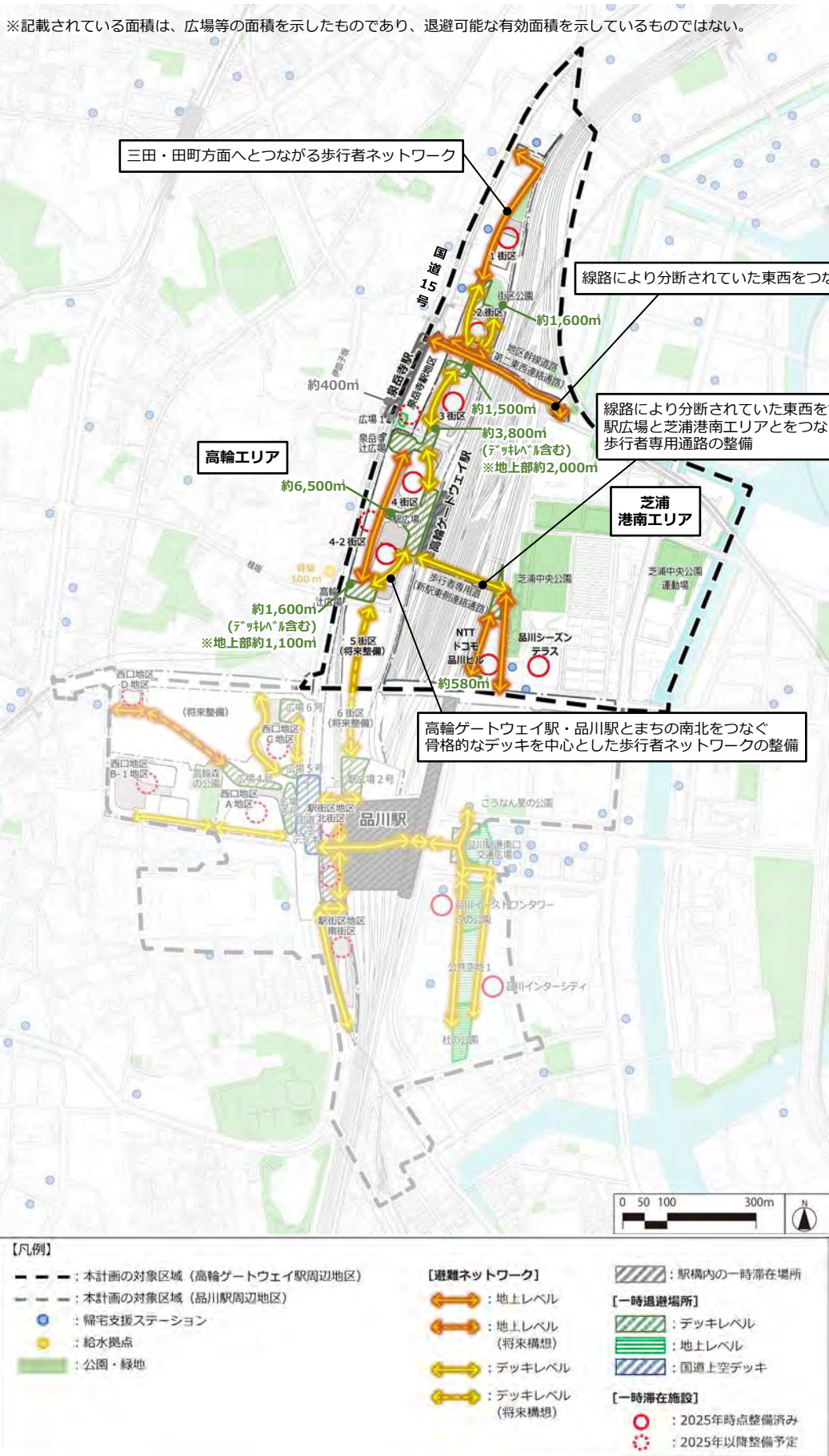


図5-1 退避ネットワークと一時滞在施設の整備イメージ

(参考)今後想定される帰宅困難者数及び一時滞在施設

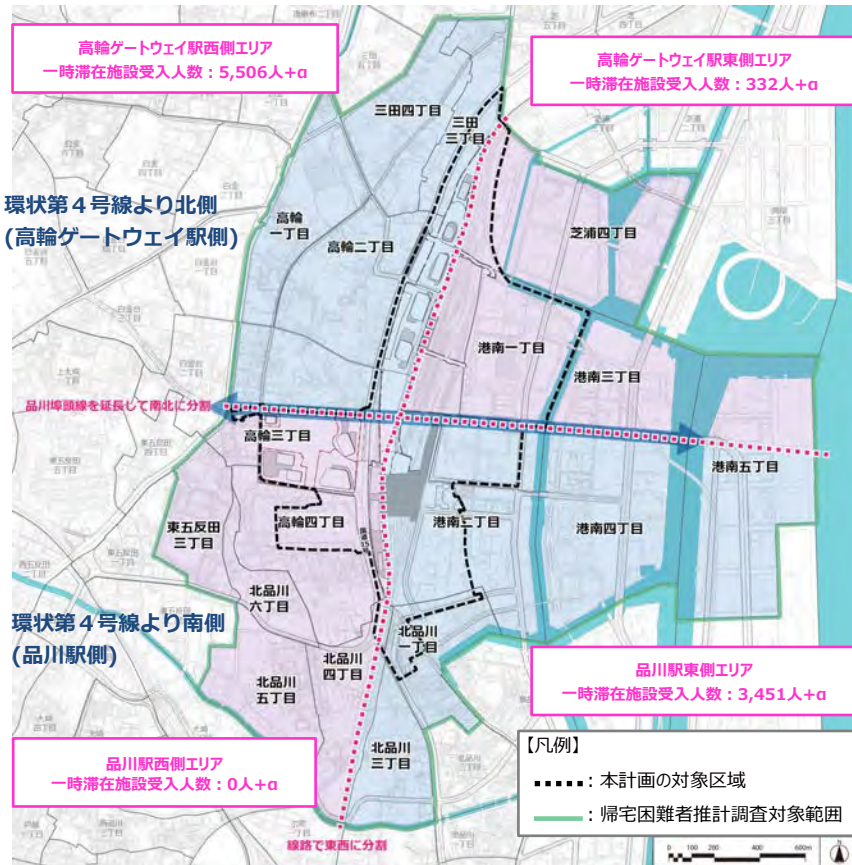
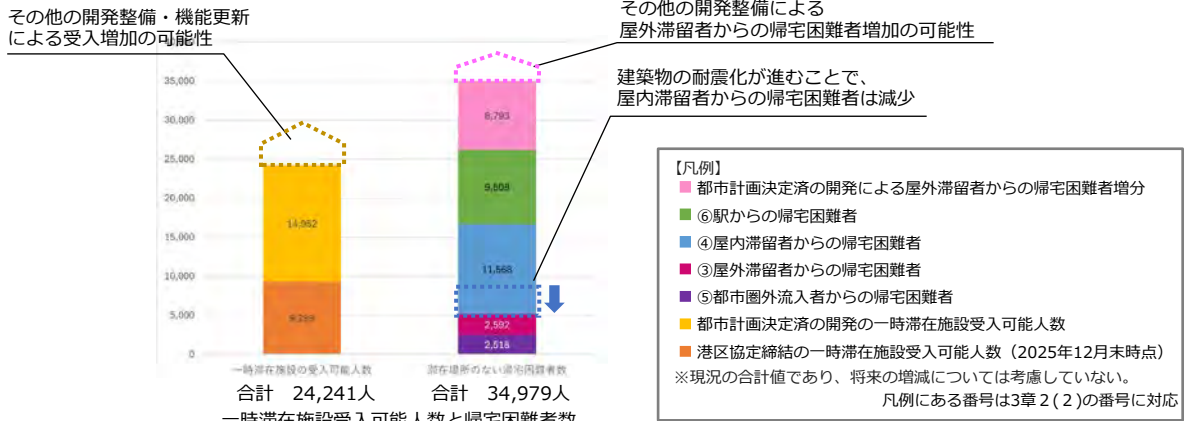


図5-2 一時滞在施設の整備状況

○帰宅困難者推計調査対象範囲 全体(将来の増減の可能性についても記載)



○環状第4号線より北側(高輪ゲートウェイ駅側)

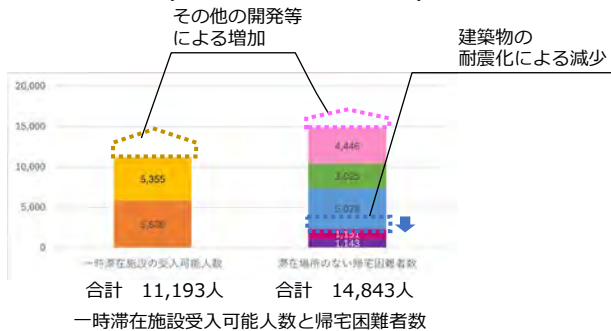


図5-3 一時滞在施設の受入可能人数と帰宅困難者数

#### (4) 自立可能なインフラの整備推進によるBCDの形成【方針2】

えきまち一体となったまちづくりの特性を活かし、JR電力等の活用による自立・分散型のエネルギーシステムを構築する。

脱炭素化に取り組みながら、インフラ事業者と開発事業者が連携し、電気・熱・水・通信が継続供給されるBCDの形成を図る。

##### 【取り組み方策】

##### ①一時滞在施設等へのエネルギー確保

- ・帰宅困難者が施設内で安全に滞在するため、発災から72時間、一時滞在施設において消防設備・照明・換気・コンセント・トイレが利用できるようにJR電力や非常用発電機、中圧ガスによる発電が可能なCGSを整備し電源を確保する。また、空調を使用できるよう地域冷暖房施設からの熱供給を行う。
- ・多くの帰宅困難者が発生し、施設内だけでなく屋外に一時待機する場合に備え、JR電力や非常用発電機、中圧ガスによる発電が可能なCGSを整備し、屋外における充電ポイント、Wi-Fi環境、街路灯・サイネージ等の電力を確保する。

##### ②業務継続に必要なエネルギーの確保

- ・災害時にも地区内の企業が業務を継続することができるよう、JR電力や非常用発電機、中圧ガスによる発電が可能なCGSを整備し、照明、換気、空調、サーバー等電子機器が利用可能な電力を確保するとともに地域冷暖房施設からの熱供給を行う。
- ・品川駅北周辺地区におけるJR電力について、複数変電所からの引き込みや発電所からの送電ケーブルを堅牢な収容物に格納することで供給信頼性を高め、災害時の業務継続に必要なエネルギーの安定供給により、BCDの構築に貢献する。万が一JR電力が遮断した場合でも、中圧ガス供給の継続が続く限り、CGS・非常用発電機にて事業継続可能な電力供給を行い、中圧ガスが遮断した場合は非常用発電機(油焚き)にて電力供給を行う。

## ■現状

建物名称	熱	電気
品川シーズンテラス	自己熱源	災害時供給量：3,200kW
NTT ドコモ品川ビル	自己熱源	災害時供給量：13,200kW
高輪ゲートウェイ駅	自己熱源	災害時供給量：320kW

【企業の業務継続に必要な電力量の試算】

(想定条件)

- ①コンセントの使用は平常時と同様の使用を見込む。
- ②オフィス内の照度は500～750ルクス→100～150ルクス程度（廊下程度）まで照度減。
- ③換気・給排水は平常時同等とするが、手洗いの給湯対応はしない。
- ④エレベーターは平常時の台数の50%とする。
- ⑤空調負荷は30%とする。

オフィスビル（ピーク使用料4,000kW）における電力使用イメージ					
用途	平常時	⇒	非常時		考え方
	電力量		電力量	使用可能率	
総電力量	4,000kW		1,912kW	48%	非常時＝平常時の50%程度
照明	895kW		179kW	20%	平常時の20%程度を確保
コンセント	887kW		887kW	100%	平常時と同等を確保
換気・給排水	244kW		244kW	100%	平常時と同等を確保
エレベーター	118kW		59kW	50%	平常時の50%程度を確保
熱源	1,307kW		392kW	30%	平常時の30%程度を確保
熱搬送	504kW		151kW	30%	平常時の30%程度を確保
給湯	34kW		0kW	0%	対応しない

注) 省エネルギーセンターの資料を用いて、一般的なオフィスビルを想定して試算したものであり、ビルの仕様、使い方により、実際とは異なる場合がある。

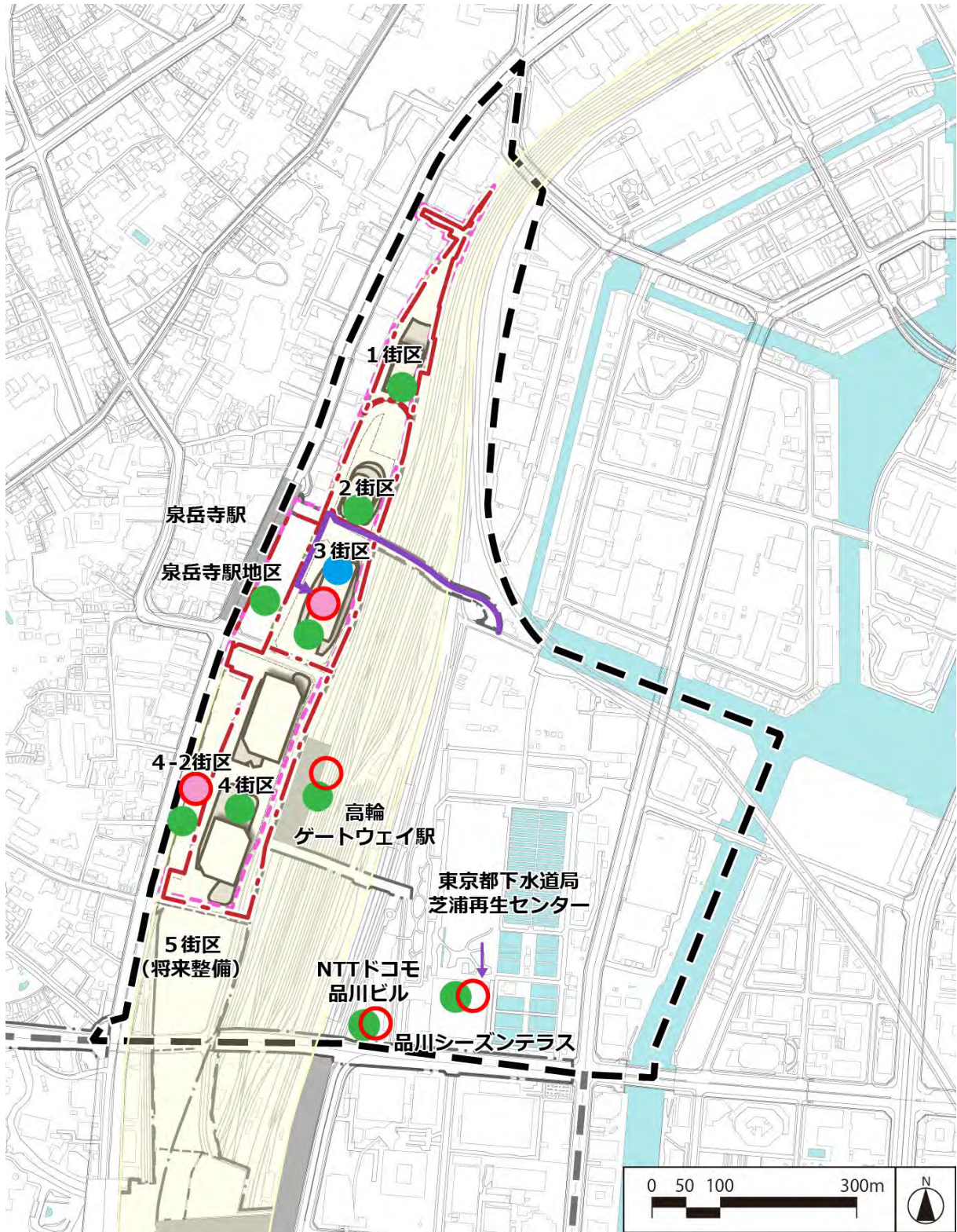
防災負荷は非常用発電機からの供給を前提としている。

→災害時の業務継続に必要な電力は平常時の50%と想定される。

## ■将来計画

建物名称		熱	電気
品川駅北周辺地区	1 街区	通常時：25.6GJ/h 災害時(JR 電力あり)：21.2GJ/h 災害時(JR 電力なし)：10.4GJ/h	通常時：4,200kW 災害時(JR 電力あり)：4,200kW 災害時(JR 電力なし)：2,400kW ※災害時に平常時の50%以上を確保
	2 街区	通常時：9.4GJ/h 災害時(JR 電力あり)：7.8GJ/h 災害時(JR 電力なし)：2.9GJ/h	通常時：1,400kW 災害時(JR 電力あり)：1,400kW 災害時(JR 電力なし)：1,200kW ※災害時に平常時の50%以上を確保
	3 街区	通常時：47.5GJ/h 災害時(JR 電力あり)：39.4GJ/h 災害時(JR 電力なし)：14.8GJ/h	通常時：5,400kW 災害時(JR 電力あり)：5,400kW 災害時(JR 電力なし)：3,200kW ※災害時に平常時の50%以上を確保
	4 街区	通常時：109.4GJ/h 災害時(JR 電力あり)：90.7GJ/h 災害時(JR 電力なし)：31.3GJ/h	通常時：13,000kW 災害時(JR 電力あり)：13,000kW 災害時(JR 電力なし)：8,000kW ※災害時に平常時の50%以上を確保
	第一種市街地 再開発事業 (4-2 街区)	4-2B：地域冷暖房より 4-2C：自己熱源	(計画中)
泉岳寺駅（拡張後）		自己熱源：なし	非常用発電機：なし
泉岳寺駅地区 第二種市街地再開発事業 施設建築物		通常時および災害時：地域冷暖房より	(計画中)

※表のエネルギー供給量は計画時点の数字であり、今後変更の場合がある。



【凡例】	
--- (黒)	: 本計画の対象区域 (高輪ゲートウェイ駅周辺地区)
--- (赤)	: 本計画の対象区域 (品川駅周辺地区)
--- (紫)	: 本計画の対象区域内の開発 (品川駅北周辺地区)
● (緑)	: 非常用発電機
● (青)	: CGS
○ (赤)	: 熱源 (個別熱源)
○ (粉)	: 地域冷暖房
← (紫)	: 下水線
--- (粉)	: 地域冷暖房区域
■ (黄)	: JR電力供給範囲

図5-4 エネルギー供給施設の整備イメージ

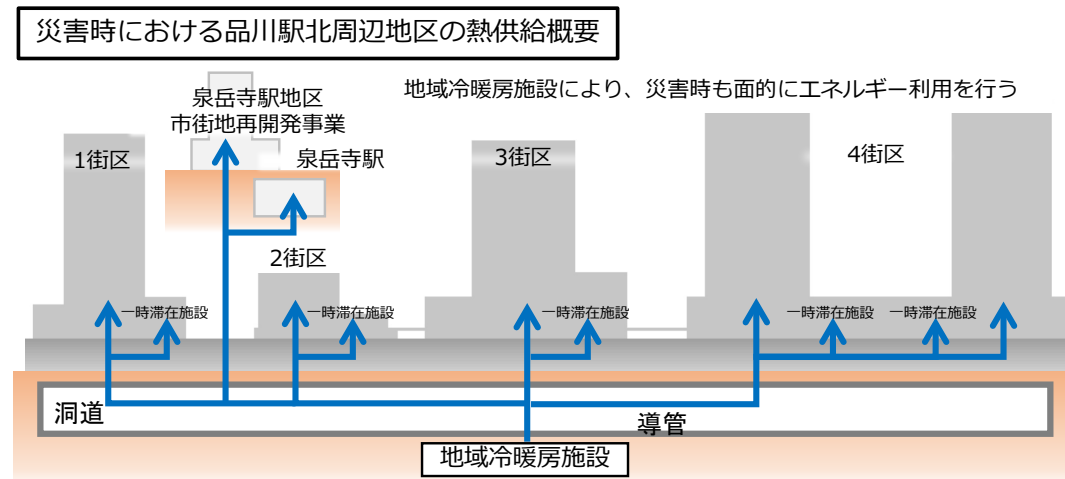
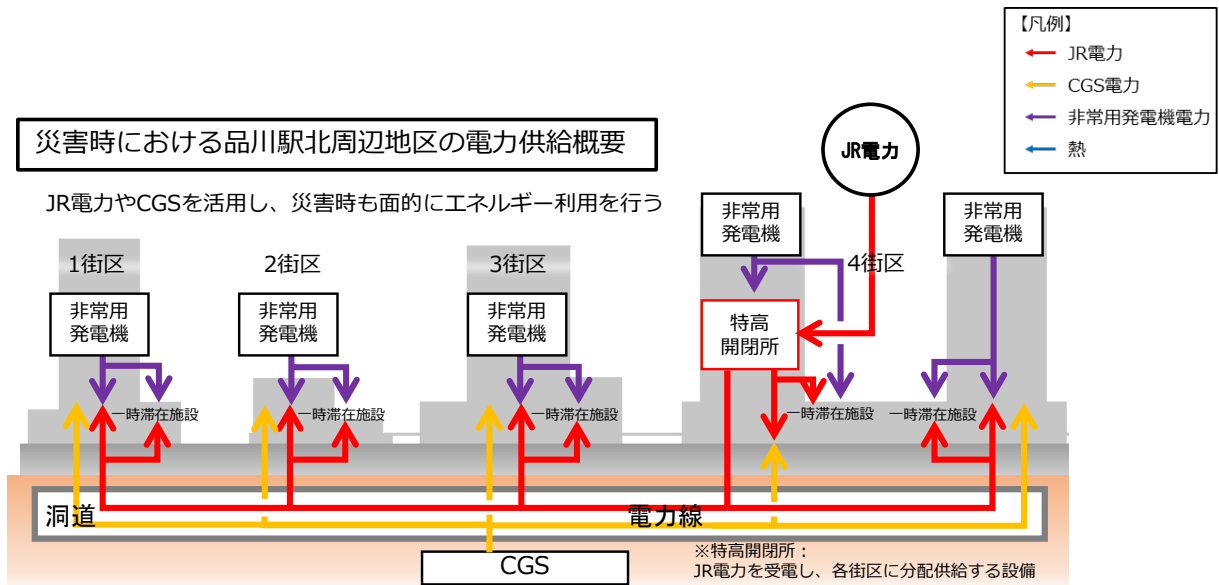


図5-5 災害時におけるエネルギー供給ネットワーク断面概念図

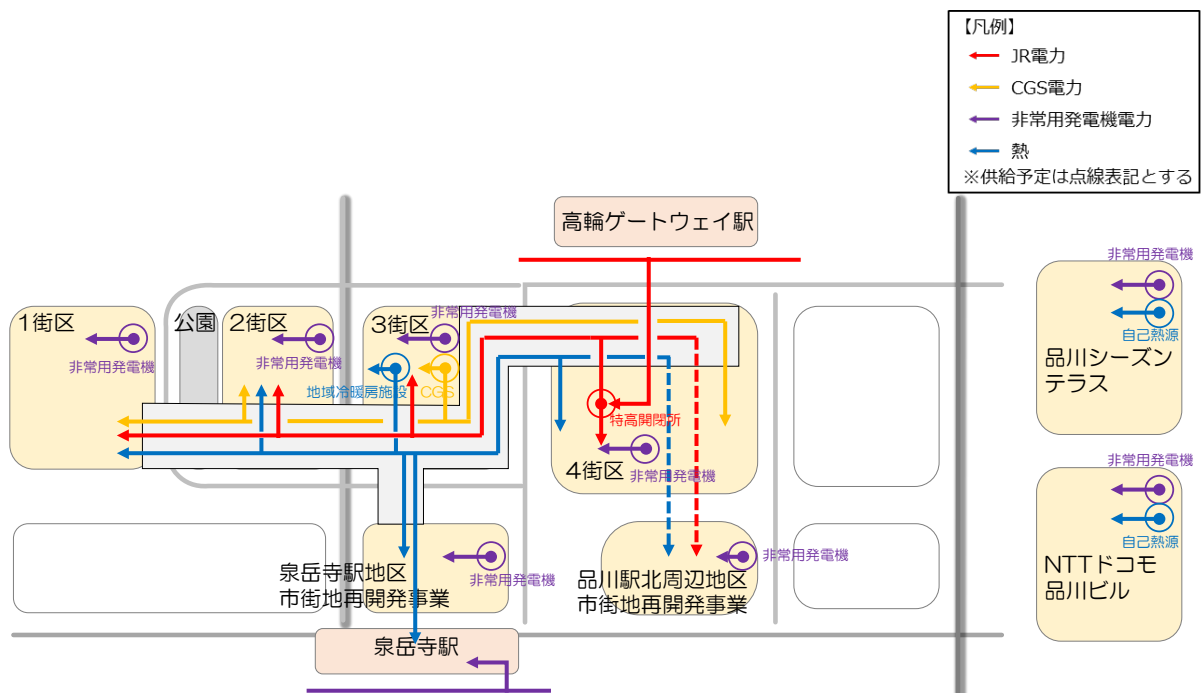


図5-6 災害時におけるエネルギー供給ネットワーク平面概念図

### ③災害時におけるライフラインの供給継続への取り組み

各インフラ事業者は、災害時におけるライフラインの供給継続に向けた取り組みを実施する。

また、今後は、各インフラ事業者の取り組みに加え、インフラ事業者と開発事業者が連携することで、更なる強化を目指す。

#### ・電気

送電線ルートを多重化し、1つのルートが使用できなくても他のルートで送電可能となるように、災害に強い供給網を整備する。また、停電発生時には自動停電復旧システム、24時間常駐の運転員による系統切り替え操作及び常駐保守員が被災現場に出向し、現地で応急復旧を行うことにより、停電エリアの極小化と停電の早期解消を図る。

#### ・都市ガス

ガス供給に係る主要設備は耐震構造のため、過去の激甚災害でも高い耐震性を確保している。特に高圧ガス導管、中圧ガス導管は耐震性が高いため、被害が発生する可能性が低い。万が一、一部で被害が発生した場合においても、当地区へのガス供給については、導管ネットワークがループ状に計画されていることにより、東日本大震災、阪神・淡路大震災クラスの大地震が発生した場合にも、基本的に供給を継続する。当地区の地域冷暖房プラントへのガス供給も全て信頼性の非常に高い中圧導管を引き込む。

#### ・通信

有線、無線、衛星と複数の手段で通信インフラを構築する。災害が発生し、通信サービスに影響が生じた場合にも、「ポータブル衛星・衛星電話」による通信手段の確保、「Wi-Fiカー・災害用Wi-Fi機器」を活用したインターネット接続環境の確保等を行う。

#### ・品川駅北周辺地区内

品川北周辺地区内において、自営電力線、熱供給導管を堅牢な洞道内に整備し、災害に強い自立・分散型のエネルギーシステムを構築する。また、エネルギーセンターにて24時間体制で監視制御を行い、異常時の対応力強化を図る。

### ④脱炭素化の推進

建物の省エネ化や高効率機器の導入等により、エネルギーの効率的な利活用、脱炭素化を推進するとともに、まちのレジリエンスを高める。

## (5) 平時・非常時一体で機能する情報連携基盤の構築【方針3】

えきまち一体となったスマートプラットフォーム(情報連携基盤)の整備により、平時の豊かさ・災害時の安全・安心を支える情報収集、共有、分析、発信の仕組みを構築する。

開発事業者、鉄道事業者、インフラ事業者、行政それぞれが保有する情報を一元化することで、地域課題の解決・新たな価値創造の実現を目指す。

### 【取り組み方策】

#### ① 平時と非常時がシームレスに切替わるスマートプラットフォームの実現

- ・ 災害時にも途絶することない情報通信環境が確保できるよう、強靱な通信インフラを整備するとともに、エリア内 Wi-Fi 環境の確保や、デジタルサイネージを配置し、来街者・就業者・居住者が常に情報に触れられる環境を確保する。
- ・ 駅や一時滞在施設等の災害対応上重要な場所にはカメラや I o T センサー等の設備を配置するとともに、ロボットやドローン等先端技術等を積極的に活用することで、まちの密度(施設や広場の混雑度等)の可視化や 3D 災害シミュレーション等に取り組む。これらの情報や取り組みは、平常時には施設利用情報や警備防犯活動等に活用し、災害時には一時滞在施設の利用状況や避難誘導等に生かしていく。
- ・ 高速通信環境と多数端末での接続が可能な 5 G を活用し、情報量が多く解像度の高い発信を行う。これにより、スマートプラットフォームでのリアルタイムの情報連携を可能とする。

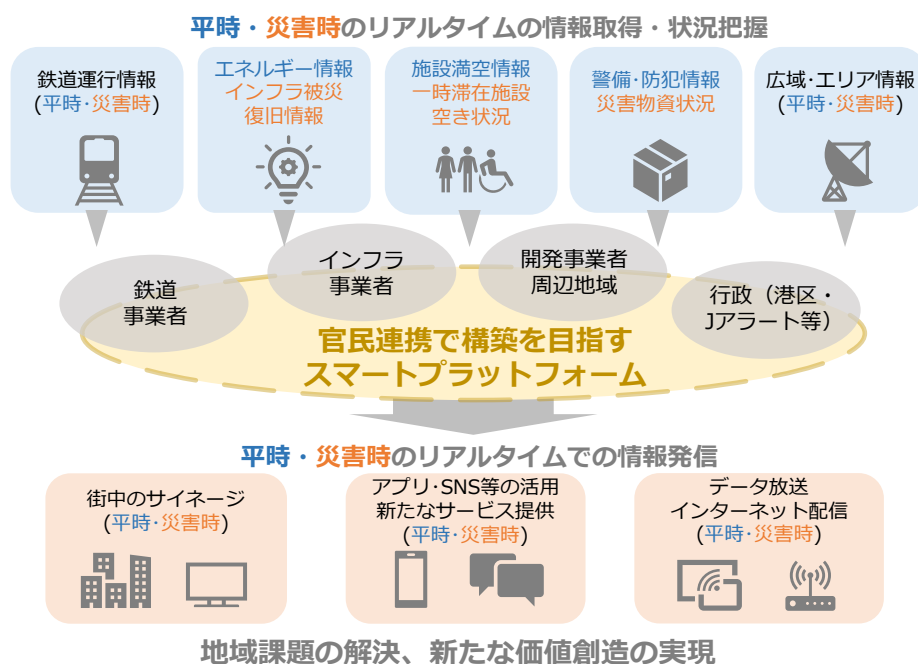


図5-7 スマートプラットフォームイメージ

### ②サイネージ等を活用したえきまち一体の情報発信

- ・鉄道運行情報等がまちの中で、まちの情報が駅で確認できるデジタルサイネージを各施設に設置することで平時から、えきまち一体となった情報発信を行う。
- ・外国人に向けた多言語対応や、視覚・聴覚障がい者にも対応した、国際交流拠点にふさわしい情報発信に取り組む。



高輪ゲートウェイ駅前広場（イメージ）



非常時に駅で提供される鉄道運行情報（イメージ）

### ③平時からの防災訓練の実施や災害時マニュアルの整備

- ・発災時に本地区の防災対応が適切に機能するために、平時から情報連携を意識した防災訓練や勉強会の実施、実効力のある連絡体制の構築、一時滞在施設の開設ルール等を盛り込んだ運営マニュアル等の整備を行う。また、これらについての実証実験やシミュレーションを実施し、改善・更新を図る。
- ・シミュレーション等を活用しながら、夜間・休日に発災した場合における情報連携のあり方等発災時のまちの状況に応じた対応を検討する。

## (6) 地域の防災力を高める周辺地域への貢献【方針4】

自立・分散型のエネルギーシステムを活かし、電気や水を周辺地域へ提供する“安全のおすそ分け”を行う。

### 【取り組み方策】

#### ① E V 充電設備を活用した、地域への電力供給

- ・周辺地域で停電が発生した場合には、複数の送電ルートや J R 電力を有する本地区の特性を生かし、品川駅北周辺地区に整備される EV（電気自動車）充電設備を活用し、EV が周辺地域の広場等で非常用の電力供給を可能とする。本地区が停電した場合にも、早期に復旧を行い、周辺地域への電力供給ができる体制を構築する。
- ・電力運搬の担い手及び電力の受け取り場所、受け取り方法については今後の課題として引き続き検討する。

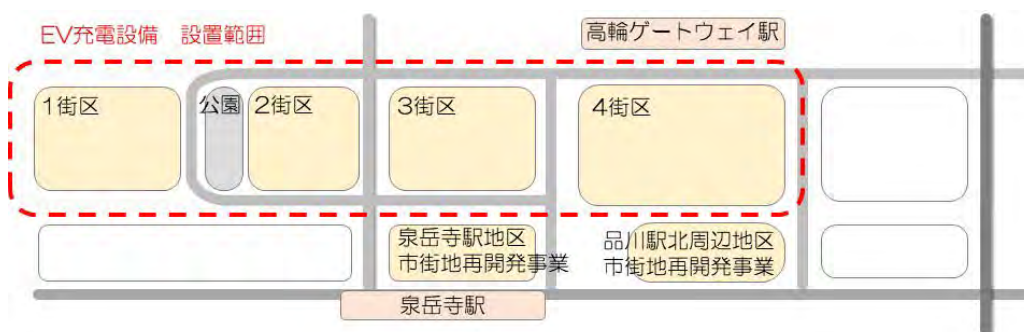


図 5 - 8 E V 充電設備の設置範囲

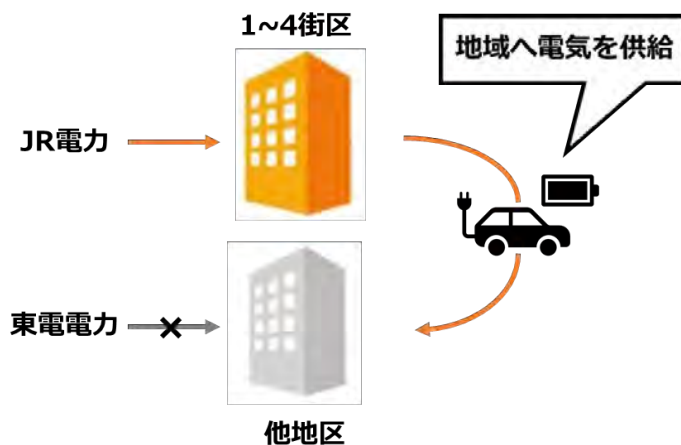


図 5 - 9 地域への電力供給イメージ

②蓄熱槽水や水再生センターの下水処理水の災害時活用

- ・品川駅北周辺地区では、約2万m<sup>3</sup>の蓄熱槽の水を災害時に周辺地域の消防用水として供給可能とする。
- ・東京消防庁と下水道局の協定により、芝浦水再生センターの下水処理水を非常時に消防用水として利用する。

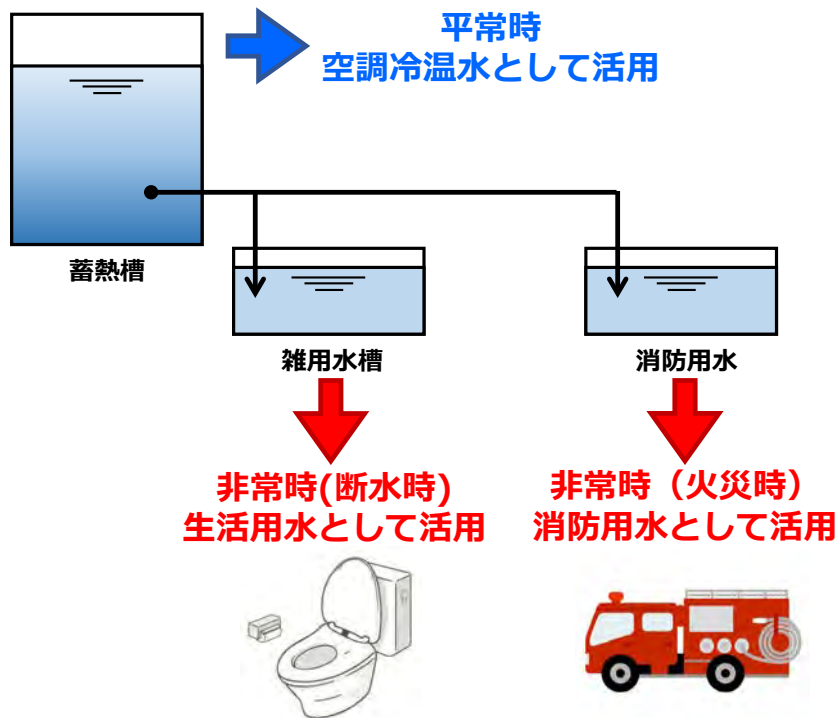


図5-10 災害時の水の有効活用イメージ

③ 国道15号沿道の帰宅支援機能の確保

- ・災害発生後、帰宅支援対象道路である国道15号に面する広場等では支援機能(物資配給や簡易トイレの確保等)を確保する等災害・被害状況に応じた活動に取り組む。

## (7) エリア防災の推進【方針5】

地区外の地域医療機関との連携、防災船着場を活用した他地区との連携等について、平時から積極的に取り組むことで、エリア全体の防災対応力向上の実現を目指す。

### 【取り組み方策】

#### ①地域医療機関との連携

- ・災害時の医療機関の負担を軽減しつつ、傷病者への適切な対応を図るため、情報連携、傷病者対応等についての連携体制を構築する。
- ・医療機関への傷病者の搬送の必要性を素早く、適切に判断するため、タブレット等による遠隔診断が可能な仕組みを検討する。合わせて、多言語でのコミュニケーションが可能な体制を検討する。
- ・平時から訓練を実施し、課題の抽出、役割分担の明確化を図る。



#### ②水辺の活性化と防災力向上を見据えた取り組み

- ・社会実験等を通じて地区間連携により平時・非常時一体の水陸ネットワークの構築と水辺空間の活性化に取り組む。(※地区間連携は品川～竹芝～お台場をイメージ)
- ・防災船着場や水域を活用した人員及び物資輸送ルートの多重化を目指す。

#### ③他の安全確保計画策定地区等との連携

- ・安全確保計画策定地区間の連携体制の構築、ノウハウや技術の共有等により東京の防災力の向上に資する取り組みを展開していく。
- ・新しく市街地が形成される当地区の特徴を活かした実証実験や共同研究等の実施を検討する。

#### ④デジタルツインによる災害のシミュレーション

- ・3D都市モデルや図上訓練ツール等を用いて、デジタルとアナログの両面から計画で定められた退避経路の安全性等を検証する。
- ・これらの取り組みを地元教育機関等と連携して教育面からも安全・安心のまちづくりの啓発活動に努める。

## 2 品川駅周辺地区

### (1) デッキレベルを中心とした退避ネットワークの形成【方針1-1】

品川駅中央自由通路の延伸、北側・南側自由通路の整備、国道上空デッキの整備、柘榴坂の再整備等により駅とまちがつながることを踏まえ、駅周辺を中心に発生することが予想される滞留者を安全に避難させることのできる退避ネットワークを再編・拡充する。

#### 【取り組み方策】

- ①駅と一時退避場所及び一時滞在施設をつなぐ、デッキレベルを中心とした退避ネットワークの形成
  - ・国道上空デッキを含めたデッキレベルを中心とした駅と各街区の一時滞在施設等をつなぐ退避経路を整備する。
  - ・南北連絡通路、南北貫通通路の整備により、南北の退避ネットワークを形成する。
  - ・将来の開発や機能更新にあわせて、鉄道駅を基点とした歩行者ネットワークを拡充する。
  
- ②東西方向の退避ネットワークの確保
  - ・線路で分断されている東西の市街地を結ぶため、品川駅中央自由通路の延伸や北側・南側自由通路、さらに品川駅西口地区内の動線整備により、水害にも対応可能なデッキレベルの東西方向退避経路を確保する。
  - ・品川駅西口地区において、崖線による高低差を解消した避難動線を確保する。

### (2) 屋外の安全な一時退避場所の確保【方針1-2】

#### 【取り組み方策】

- ①災害時に一時退避場所として機能する広場等の整備
  - ・広場や自由通路等を活用し、地震や水害等の発災直後に品川駅や周辺からの屋外滞留者が一時避難できる一時退避場所を確保する。
  
- ②一時退避場所における支援機能の整備
  - ・帰宅支援対象道路に位置付けられる国道15号沿道において、民間施設や国道上空デッキに一時退避場所を設け、徒歩帰宅者の支援機能を確保する。

### (3) えきまちの安全を確保する施設等の整備【方針1-3】

開発事業者、鉄道事業者、行政が連携を図り、安全な一時滞在施設や備蓄品等を確保し、適切な運営を行う。

#### 【取り組み方策】

##### ①開発に伴う一時滞在施設の整備の促進

- ・品川駅周辺地区の帰宅困難者が安全に滞在するための一時滞在施設を確保する。
- ・一時滞在施設の整備を行う事業者は、まちや駅、本地区周辺から発生する帰宅困難者を円滑に収容できるよう、鉄道事業者及び行政との緊密な連携を図る。
- ・一時滞在施設において手洗い等に使用できる水の提供について検討する。

##### ②安全を確保するための備蓄倉庫の整備

- ・地震発生から最大3日間の滞在のための食料及び飲料水を保管する備蓄倉庫を確保する。
- ・災害時に発生する急病者・けが人に対応するため、必要に応じて、医療物資等の備蓄品を確保する。

##### ③再開発等による建築物の耐震化の促進

- ・建築物の損壊等による帰宅困難者や負傷者の発生を抑制するため、再開発等により建築物の耐震化を促進する。
- ・国道15号は、災害時における緊急輸送道路及び帰宅支援対象道路であり、その機能に支障が出ないように、沿道の敷地の共同化等を図りながら、建築物の耐震化を促進していく。



一時滞在施設（イメージ）

出典：東京都「今後の帰宅困難者対策に関する検討会議報告書（平成30（2018）年2月）」



備蓄倉庫（イメージ）

出典：「品川駅西口地区まちづくり指針（高輪三丁目地区）（令和4（2022）年1月）」

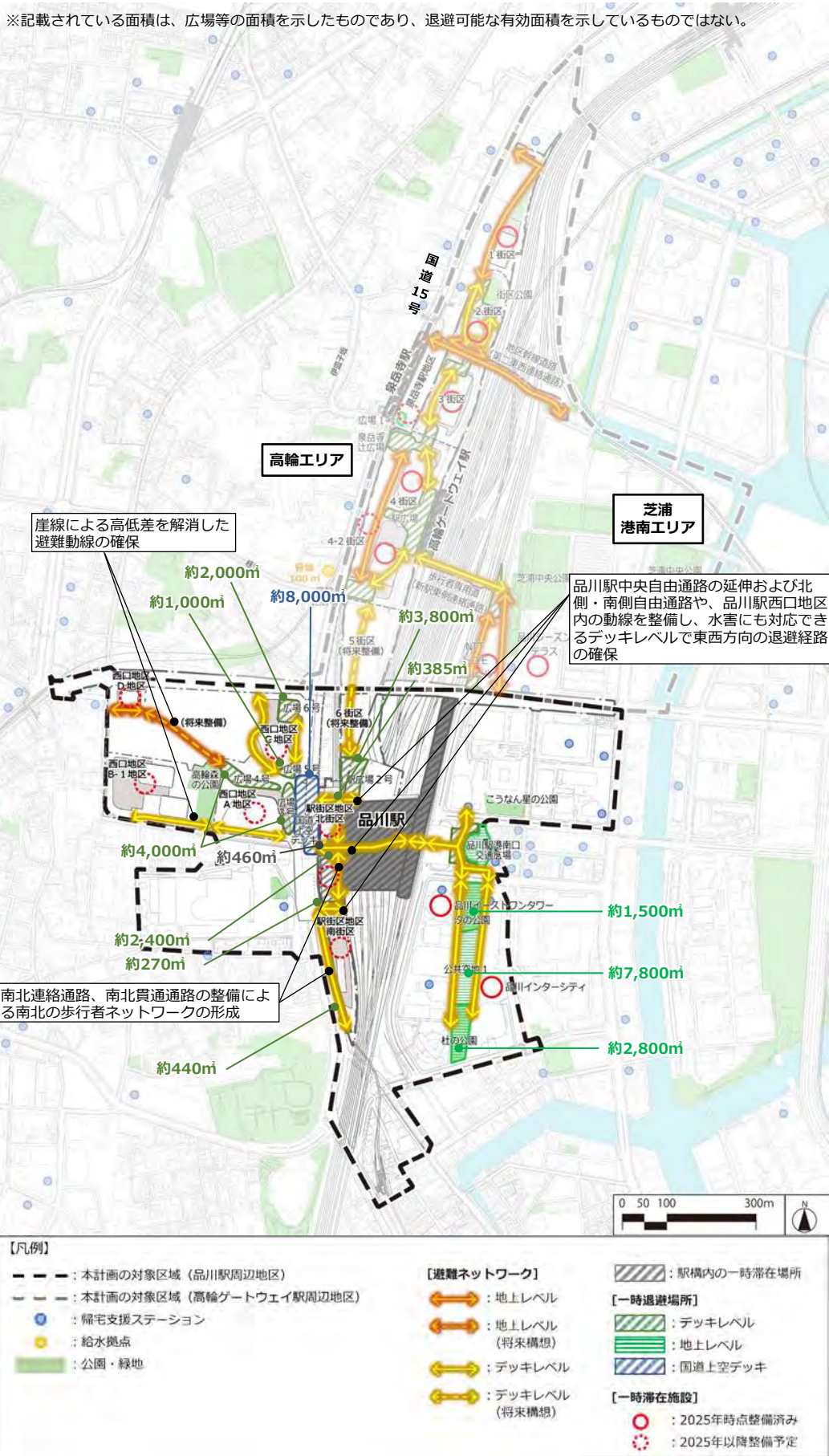


図5-11 退避ネットワークと一時滞在施設の整備イメージ

(参考) 今後想定される帰宅困難者数及び一時滞在施設

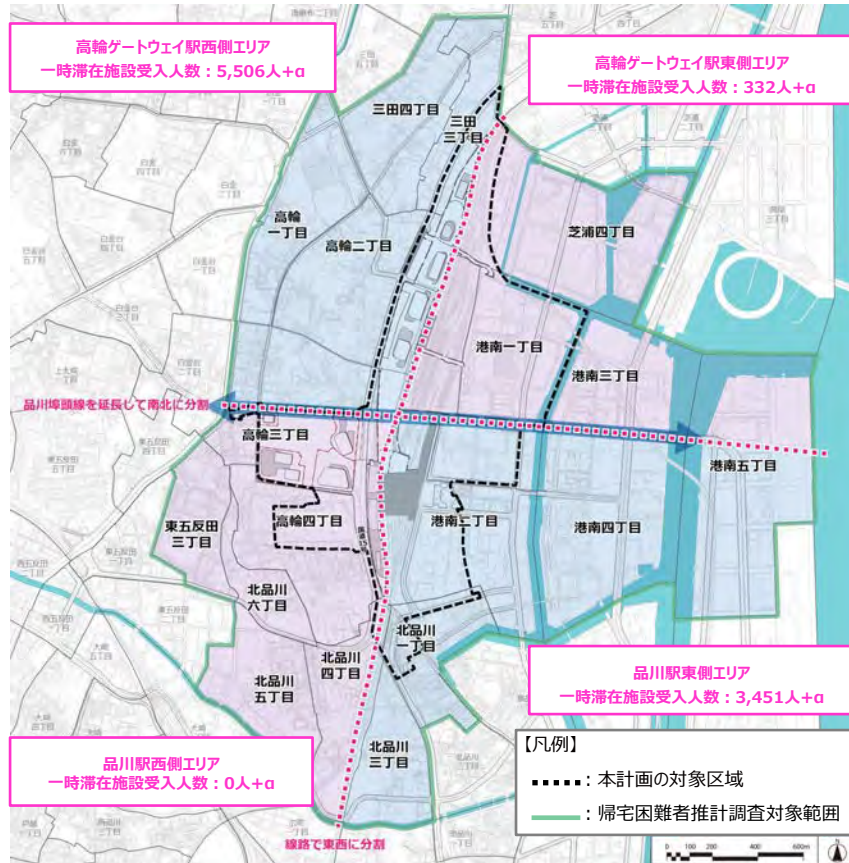
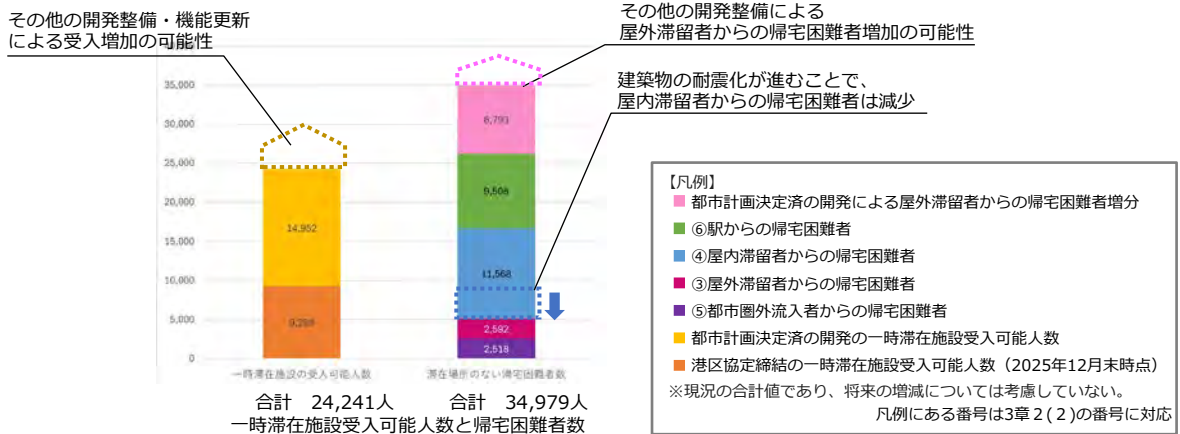


図5-12 一時滞在施設の整備状況

○帰宅困難者推計調査対象範囲 全体(将来の増減の可能性についても記載)



○環状第4号線より南側(品川駅側)

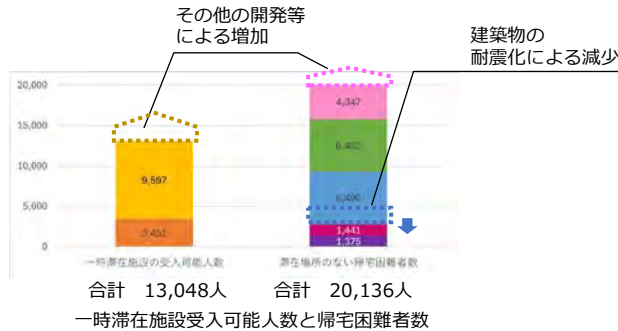


図5-13 一時滞在施設の入受可能人数と帰宅困難者数

#### (4) 自立可能なインフラの整備推進によるBCDの形成【方針2】

えきまち一体となったまちづくりの特性を活かし、JR電力等の活用による自立・分散型のエネルギーシステムを構築する。

脱炭素化に取り組みながら、インフラ事業者と開発事業者が連携し、電気・熱・水・通信が継続供給されるBCDの形成を図る。

##### 【取り組み方策】

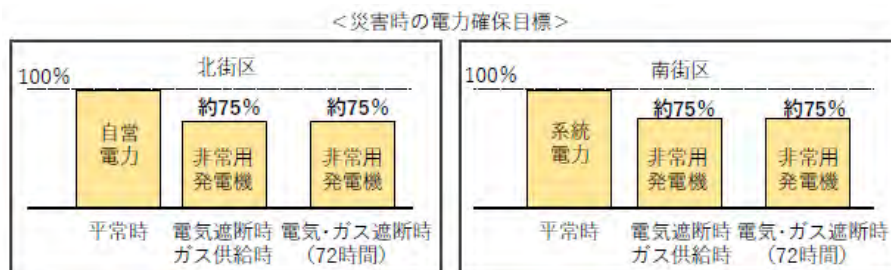
##### ①一時滞在施設等へのエネルギー確保

- 品川駅街区地区、品川駅西口地区においては、帰宅困難者が施設内で安全安心に滞在できるようにするため、一時滞在施設において電源（消防設備・照明・換気・コンセント・トイレ等）が利用可能となるよう、中圧ガスによる発電が可能なCGSの整備に加え、非常用発電機による電源を確保する。また、一時滞在施設内等の空調使用のため、地域冷暖房施設からの熱供給を行う。
- 品川駅街区地区、品川駅西口地区において、広場への電力供給を確保し、公共的空間（Wi-Fi環境、街路灯、サイネージなど）へのエネルギー供給を行う。

##### ②業務継続に必要なエネルギーの確保

- 品川駅街区地区、品川駅西口地区において、災害時にも地区内の企業が業務を継続できるよう、BCDの構築に貢献する。中圧ガスによる発電が可能なCGSの整備に加え、非常用発電機による電源を確保し、電源の多重化を図り、照明、換気、空調、サーバー等電子機器が利用可能な電力を確保するとともに、地域冷暖房施設からの熱供給を行う。
- 品川駅街区地区（北街区）におけるJR電力について、複数変電所からの引き込みや発電所からの送電ケーブルを堅牢な収容物に格納することで供給信頼性を高め、災害時の業務継続に必要なエネルギーの安定供給を行う。万が一JR電力が遮断した場合でも、中圧ガス供給の継続が続く限り、非常用発電機にて事業継続可能な電力供給を行い、中圧ガスが遮断した場合は非常用発電機(油焚き)にて電力供給を行う。

##### ○品川駅街区地区の災害時の電力確保目標



→災害時の業務継続に必要な電力確保は平常時の75%と想定される。

■現状

建物名称	熱	電気
品川インターシティ	地域冷暖房	災害時供給量：5,600kW
品川イーストタワー	地域冷暖房	災害時供給量：2,400kW
品川駅（JR 東日本）	自己熱源	災害時供給量：あり
品川駅（京急電鉄）	自己熱源	災害時供給量：なし
品川駅（JR 東海）	自己熱源	災害時供給量：なし

■将来計画

建物名称	熱	電気	
品川駅街区地区	北街区	地域冷暖房（南街区より提供）	（計画中）
	南街区（南-a）	地域冷暖房	（計画中）
	南街区（南-b）	自己熱源	（計画中）
品川駅西口地区	A地区	地域冷暖房	災害時供給量：約 4,500kW 以上
	C地区	地域冷暖房（A地区より提供）	災害時供給量：約 4,800kW
	B-1地区	地域冷暖房	（計画中）
	D地区	—	（計画中）
品川駅（東京メトロ）	（計画中）	（計画中）	

※表のエネルギー供給量は計画時点の数字であり、今後変更の場合がある。



図5-14 エネルギー供給施設の整備イメージ

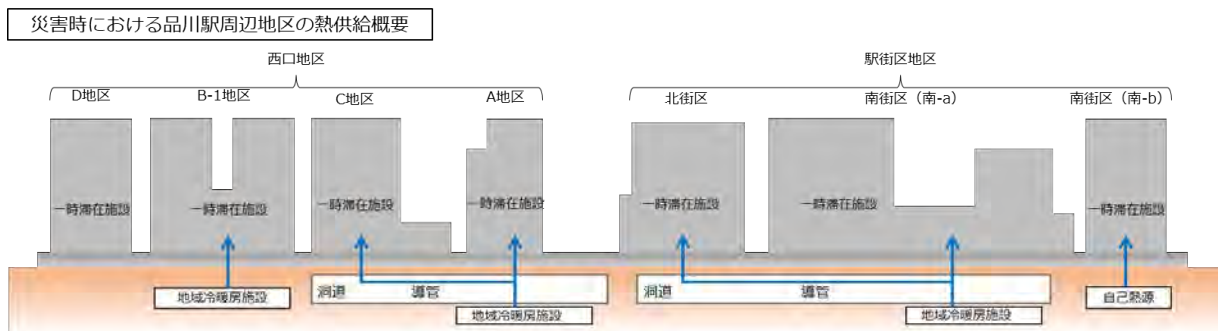
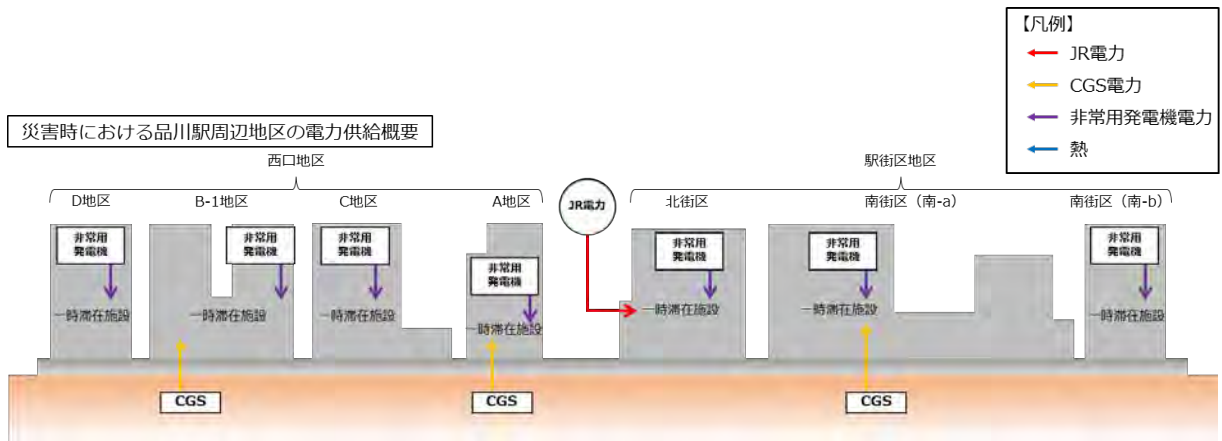


図5-15 災害時におけるエネルギー供給ネットワーク断面概念図

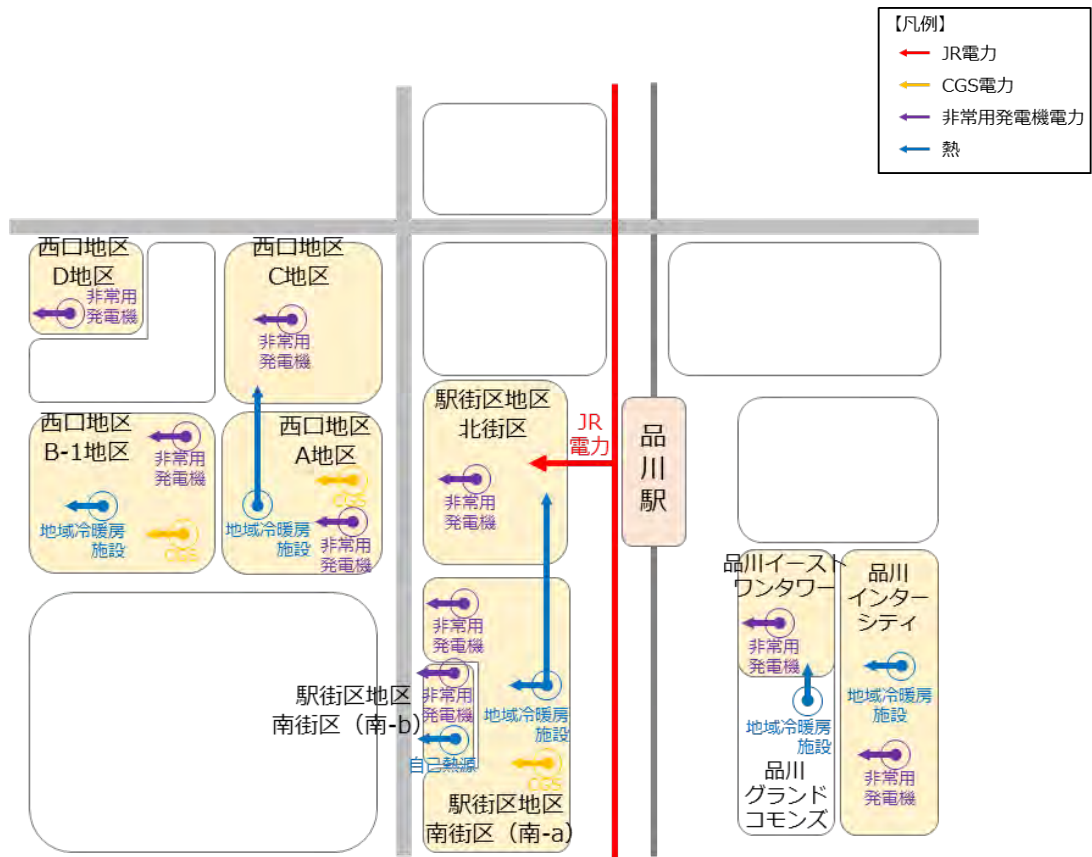


図5-16 災害時におけるエネルギー供給ネットワーク平面概念図

### ③災害時におけるライフラインの供給継続への取り組み

各インフラ事業者は、災害時におけるライフラインの供給継続に向けた取り組みを実施する。

また、今後は、各インフラ事業者の取り組みに加え、インフラ事業者と開発事業者が連携することで、更なる強化を目指す。

#### ・電気

送電線ルートを多重化し、1つのルートが使用できなくても他のルートで送電可能となるように、災害に強い供給網を整備する。また、停電発生時には自動停電復旧システム、24時間常駐の運転員による系統切り替え操作及び常駐保守員が被災現場に出向し、現地で応急復旧を行うことにより、停電エリアの極小化と停電の早期解消を図る。

#### ・都市ガス

ガス供給に係る主要設備は耐震構造のため、過去の激甚災害でも高い耐震性を確保している。特に高圧ガス導管、中圧ガス導管は耐震性が高いため、被害が発生する可能性が低い。万が一、一部で被害が発生した場合においても、当地区へのガス供給については、導管ネットワークがループ状に計画されていることにより、東日本大震災、阪神・淡路大震災クラスの大地震が発生した場合にも、基本的に供給を継続する。当地区の地域冷暖房プラントへのガス供給も全て信頼性の非常に高い中圧導管を引き込む。

#### ・通信

有線、無線、衛星と複数の手段で通信インフラを構築する。災害が発生し、通信サービスに影響が生じた場合にも、「ポータブル衛星・衛星電話」による通信手段の確保、「Wi-Fiカー・災害用Wi-Fi機器」を活用したインターネット接続環境の確保等を行う。

#### ・品川駅街区地区、品川駅西口地区内

品川駅街区地区、品川駅西口地区において、中圧ガスによる発電が可能なCGSの整備に加え、非常用発電機による電源の整備により、災害に強い自立・分散型のエネルギーシステムを構築する。品川駅街区地区（北街区）においては、JR自営電力によるエネルギー供給を行う。

### ④脱炭素化の推進

建物の省エネ化や高効率機器の導入等により、エネルギーの効率的な利活用、脱炭素化を推進するとともに、まちのレジリエンスを高める。

## (5) 複数の関係者間の災害時の情報連携体制の構築【方針3】

官民連携を基盤とし、既存システムを活用した関係者間の情報共有体制により、屋外滞留者や帰宅困難者等への情報発信を行う。平時からの備えにより、災害時に実効性のある情報連携体制を確立する。

### 【取り組み方策】

#### ①官民連携による既存システムを活用した円滑な情報共有

- ・ 滞留者対策協議会による訓練を通じて、連絡ツールアプリを用いた品川駅周辺の滞留者支援ルールを検証し、関係者の連携システムへの習熟を図ることで、対応の実効性を向上させる。
- ・ 災害時には、連絡ツールアプリを核とし、滞留者対策協議会構成員や一時滞在施設事業者による、迅速かつ正確な情報共有を実施する。
- ・ 各一時滞在施設の所有者は、災害時における一時滞在施設の運営や受入等の手続き等を適切に実施する。
- ・ 災害時にインターネット通信が途絶した場合に備え、港区では、衛星通信機器を各地区総合支所等の各拠点に配置し、安定した通信環境の確保に努めている。品川駅周辺地区においては、公衆無線LANの他、デジタルサイネージや防災スピーカーなどの機能を有したスマートポールをこうなん星の公園に設置し、今後の活用に向けた効果検証を行っていく。

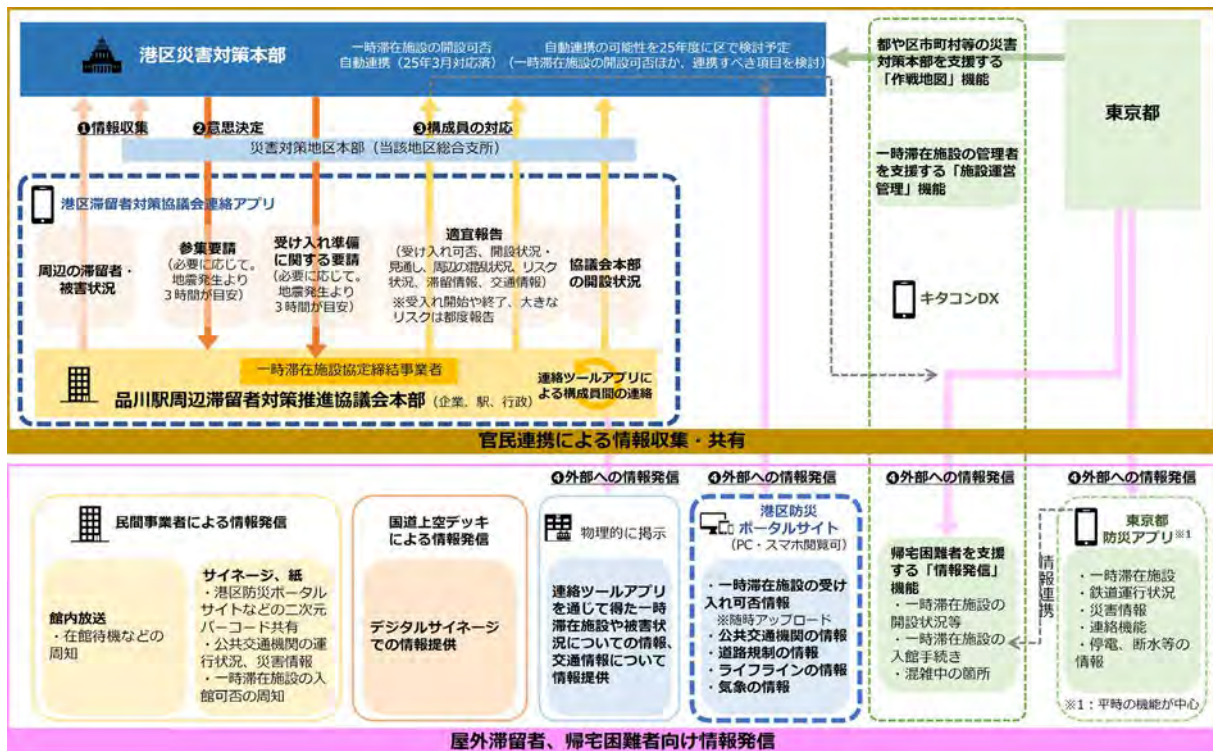


図5-17 官民連携による情報共有イメージ

## ②サイネージ等を活用した屋外滞留者・帰宅困難者への情報発信

- ・民間施設や国道上空デッキのサイネージに港区防災ポータルサイトにアクセスするための二次元バーコードを表示し、以下の情報を発信する。
  - 一時滞在施設の受入可否
  - 公共交通事業者からの運行情報
  - 気象庁からの災害情報 など
- ・外国人に向けた多言語対応や、視覚・聴覚障がい者にも対応した、国際交流拠点にふさわしい情報発信に取り組む。
- ・群衆の集中を抑制するため、民間事業者による館内放送等を活用し、在館待機を促進するよう滞留者への案内を強化する。
- ・情報提供サービスへのアクセスが困難な人に対しては、滞留者対策協議会本部から直接情報発信を行う。



国道上空デッキに設置するサイネージ（イメージ）

出典：国土交通省東京国道事務所

## ③平時からの実動訓練の実施と防災マニュアルの整備

- ・災害時に円滑な対応ができるよう、平時から以下の訓練を滞留者対策協議会主体で実施する。
  - 情報連携訓練
  - 一時滞在施設の開設・運営訓練
  - 滞留者対策協議会本部の立ち上げ訓練
- ・一時滞在施設を有する事業者等は、災害時に迅速かつ的確な対応ができるよう、BCPや防災マニュアルの策定を検討するとともに、社内への周知徹底を図る。

## (6) 大規模ターミナル駅を中核とした地域のレジリエンス強化【方針4】

品川駅周辺地区で進む段階的な都市開発を通じて、高低差のある地区特性を踏まえた分かりやすい避難動線を確保し、災害時の混乱を最小限に抑えることで、地域のレジリエンスを高める。

### 【取り組み方策】

#### ①段階的に整備される施設による災害対応能力の向上

品川駅周辺では、以下のような複数の都市開発が段階的に進行している。各段階について、以下の開発が竣工済であることを想定して、次頁のグラフの検討の前提条件とした。

- ・段階1 (2026年頃)：高輪ゲートウェイシティ竣工
- ・段階2 (2030年頃)：品川駅街区地区(北街区)、品川駅西口地区(A地区・C地区・D地区)竣工
- ・段階3 (2036年頃)：品川駅西口地区(B-1地区)、品川駅街区地区(南街区)竣工

これらの都市開発により、退避ネットワーク、一時滞在施設、一時退避場所などが段階的に整備され、災害対応力の向上と安全な都市づくりが推進される。

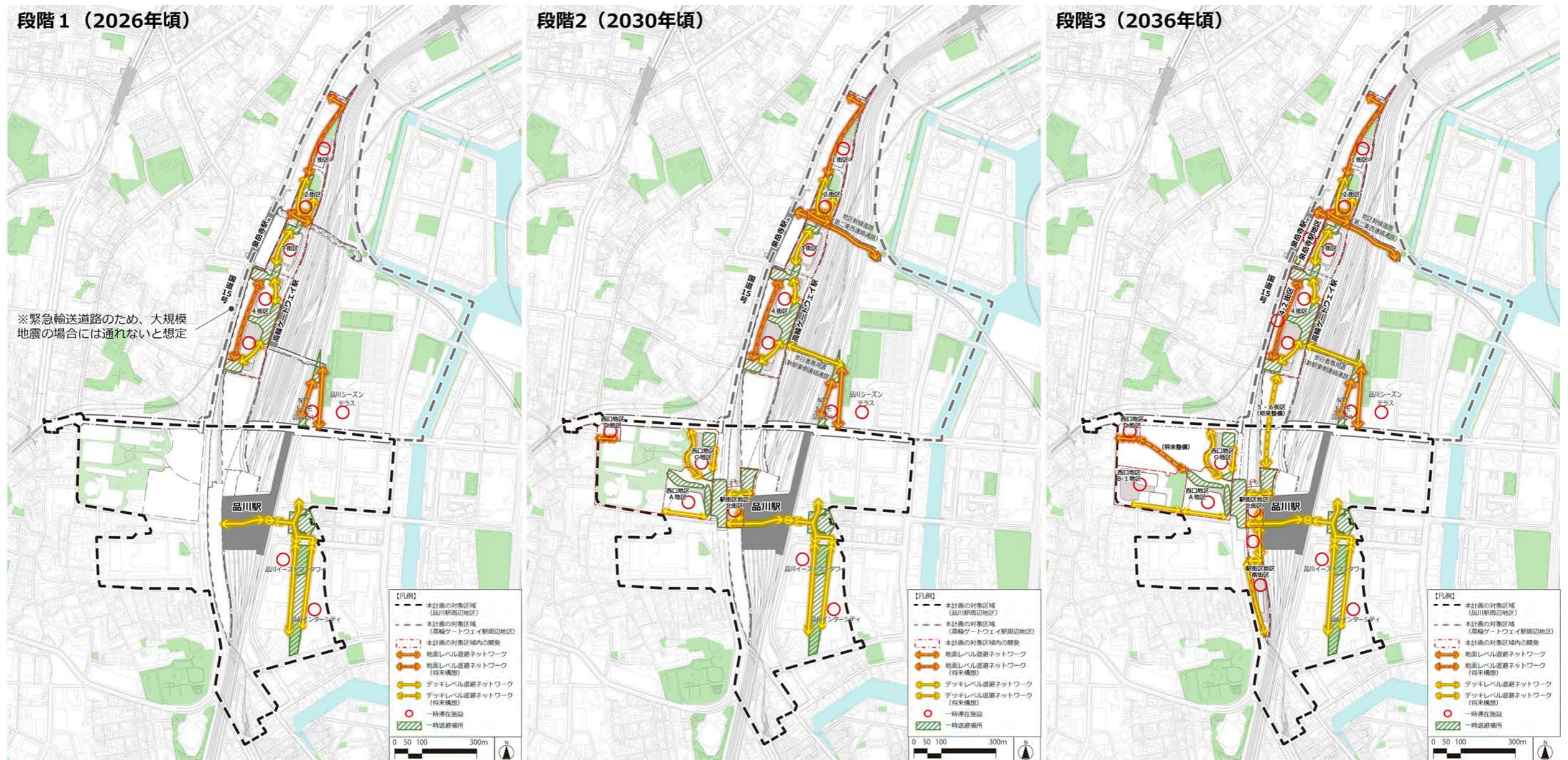
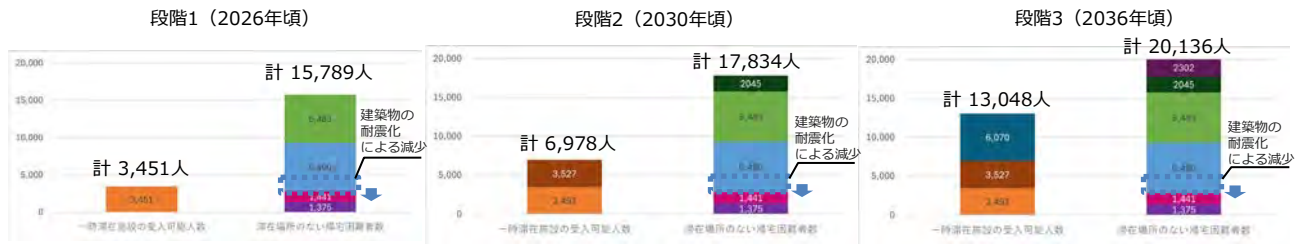


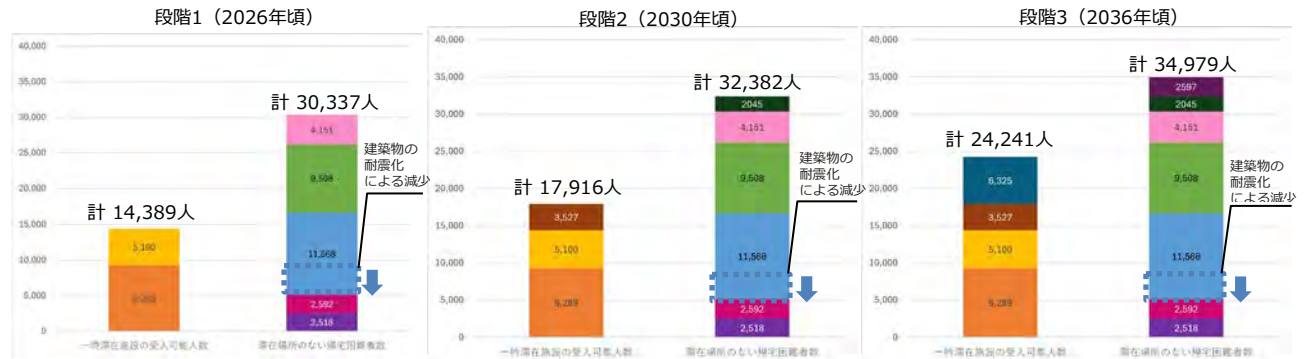
図5-18 段階的に整備される施設イメージ

○環状第4号線より南側（品川駅側）



	段階1（2026年頃）	段階2（2030年頃）	段階3（2036年頃）
一時滞在施設受入可能人数	3,451人 (港区協定締結)	6,978人	13,048人
帰宅困難者	15,789人 ※③④⑤⑥	17,834人	20,136人
一時滞在施設受入可能人数 ／帰宅困難者数	22%	39%	65%

○帰宅困難者推計調査対象範囲 全体



	段階1（2026年頃）	段階2（2030年頃）	段階3（2036年頃）
一時滞在施設受入可能人数	14,389人	17,916人	24,241人
帰宅困難者	30,337人	32,382人	34,979人
一時滞在施設受入可能人数 ／帰宅困難者数	47%	55%	69%

【凡例】

- 段階3（2036年頃）の一時滞在施設受入可能人数
- 段階2（2030年頃）の一時滞在施設受入可能人数
- 段階1（2026年頃）の一時滞在施設受入可能人数
- 港区協定締結の一時滞在施設受入可能人数（2025年12月末時点）
- ⑥駅からの帰宅困難者
- ④屋内滞留者からの帰宅困難者
- ③屋外滞留者からの帰宅困難者
- ⑤都市圏外流入者からの帰宅困難者
- 段階3（2036年頃）の屋外滞留者からの帰宅困難者増分
- 段階2（2030年頃）の屋外滞留者からの帰宅困難者増分
- 段階1（2026年頃）の屋外滞留者からの帰宅困難者増分

※ 現況の合計値であり、将来の増減については考慮していない。

凡例にある番号は3章2（2）の番号に対応

図5-19 段階的に整備される一時滞在施設の受入可能人数と帰宅困難者数

② 高低差のある地形や駅構造を踏まえた避難動線の確保

- ・品川駅街区地区では、地下鉄駅や国道上空デッキをつなぐ、分かりやすく混雑を分散する縦動線空間を整備し、円滑な避難を支援する。
- ・品川駅西口地区では、崖線による高低差を解消する避難動線を確保し、一時退避場所等への避難誘導策を検討することで、災害時の安全性を高める。

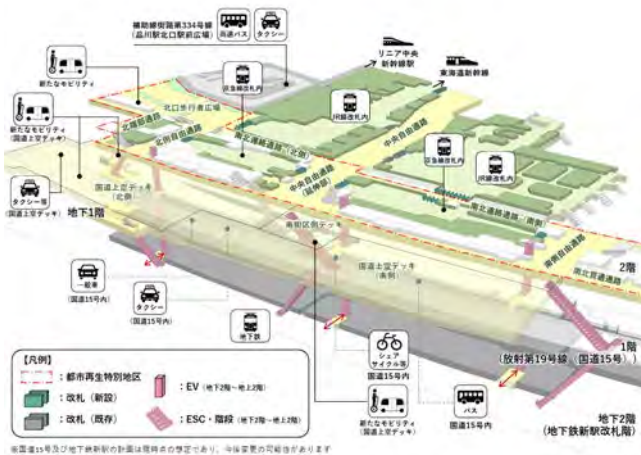


図 5-20 地下鉄駅や国道上空デッキをつなぐ縦動線※1

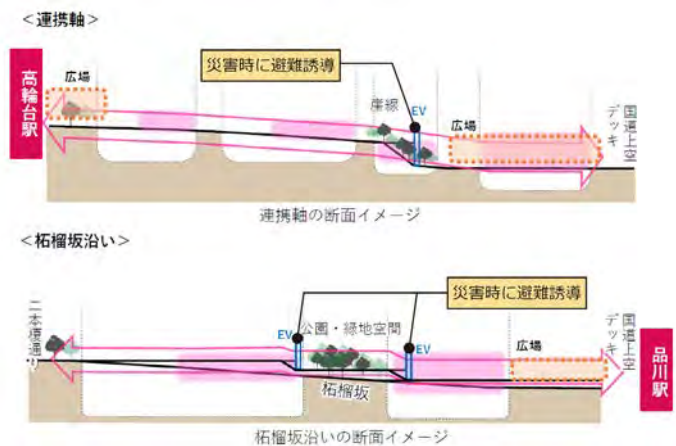


図 5-21 品川駅西口地区の崖線における縦動線※2

※1 「都市再生特別地区（品川駅街区地区）都市計画（素案）の概要」より

※2 「品川駅西口地区再開発等促進区を定める地区計画都市計画（素案）の概要」より

③ 一斉帰宅の抑制と段階的な帰宅支援

- ・民間事業者は、混乱収束後に帰宅困難者や屋内滞留者が一斉に帰宅することを避け、段階的かつ分散的な帰宅を促すことで、周辺道路の安全性と秩序の確保を図る。
- ・さらに、安全かつ円滑な帰宅を支援するため、デッキ等の整備により複数の帰宅ルートを確認し、滞留者の誘導を行う。

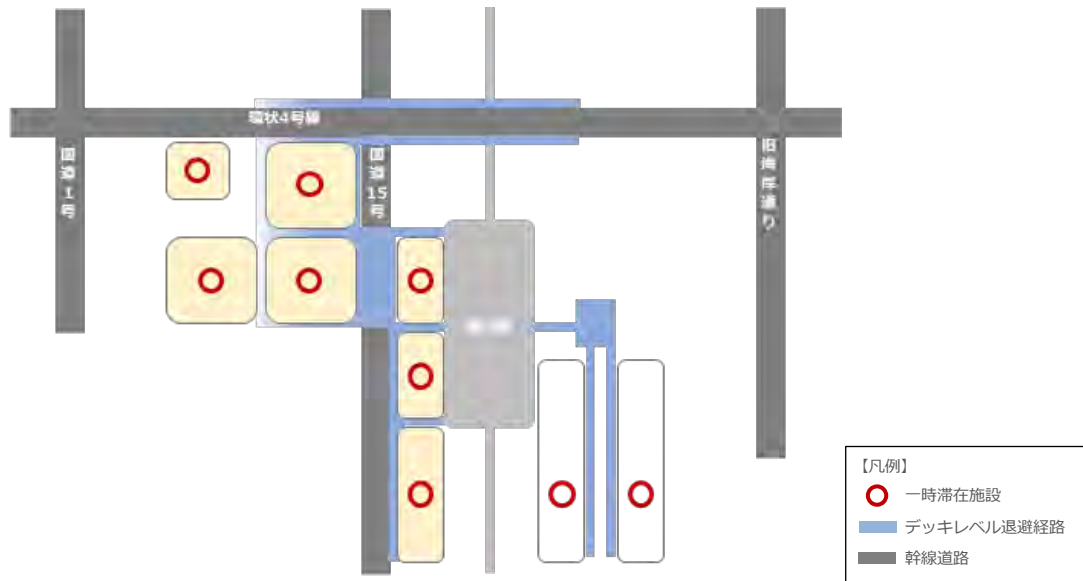


図 5-22 一時滞在施設の場所と複数の帰宅ルートとなる幹線道路（イメージ）

## (7) エリア防災の推進【方針5】

隣接する他地区との連携、関係者間の連携等について、平時から積極的に取り組むことで、エリア全体の防災対応力向上の実現を目指す。

### 【取り組み方策】

#### ①他の滞留者対策推進協議会設置地区との連携

- ・安全確保計画を策定している地区間で連携体制を推進し、ノウハウや技術の共有を通じて、エリアを超えた防災力向上に資する取り組みを展開する。
- ・隣接する高輪ゲートウェイ駅周辺地区の安全安心WGや、白金高輪駅周辺滞留者対策推進協議会と連携し、地域の防災力向上に向けた検討を進める。



図5-23 他の滞留者対策推進協議会設置地区との連携

#### ②品川駅周辺滞留者対策推進協議会での実働訓練

- ・情報連携訓練や、一時滞在施設の開設・運営訓練等を通じて、より実践的な実働訓練を実施していく。

## 第6章 滞在者等の安全の確保のために実施する事業及び事務、事項

### 1 都市再生安全確保施設の整備及び管理(ハード対策) (法第19条の15第2項第二号、第三号)

#### ■退避経路

都市再生安全確保施設に係る事項				事業に係る事項			管理に係る事項			備考
地区	番号	施設の名称	所有者	実施主体	事業内容	実施期間 (工事期間)	管理主体	管理の内容	実施期間	
高輪ゲートウェイ駅周辺地区	1-1	特別区道 241号線	港区	—	—	—	港区	清掃・設備等のメンテナンス	—	地上レベル
	1-2	NTT ドコモ品川ビル西側通路	(株)NTTドコモ	—	—	—	(株)NTTドコモ	清掃・設備等のメンテナンス	—	地上レベル
	1-3	地区幹線道路(第二東西連絡道路)	港区	(独)都市再生機構	品川駅北周辺地区土地区画整理事業において、地区幹線道路を整備	2017年度～				地上レベル
	1-4	歩行者専用道(新駅東側連絡通路)	港区	東日本旅客鉄道(株)	品川駅北周辺地区において、歩行者専用道を整備	2018年度～				デッキレベル
	1-5	歩行者通路1～5・7・9号、広場4号	東日本旅客鉄道(株)	東日本旅客鉄道(株)	品川駅北周辺地区において、デッキレベルを中心とした歩行者通路を整備	2020年度～				歩行者通路2・3・5・7・9号はデッキレベル 歩行者通路1・4号、広場4号は地上レベル
品川駅周辺地区	1-6	品川駅港南口交通広場	港区	—	—	—	港区	清掃・設備等のメンテナンス	—	デッキレベル
	1-7	中央自由通路	東海旅客鉄道(株)	—	—	—	東海旅客鉄道(株)	清掃・設備等のメンテナンス	—	デッキレベル
	1-8	歩行者専用通路	日鉄興和不動産(株)、住友生命保険相互会社、(株)大林組	—	—	—	品川インターシティマネジメント(株)	清掃・設備等のメンテナンス	—	デッキレベル
	1-9	歩行者専用通路	大東建託(株)、太陽生命保険(株)、三井住友信託銀行(株)、三菱UFJ信託銀行(株)、キャノンマーケティングジャパン(株)ほか	—	—	—	大東建託(株)、太陽生命保険(株)、三井住友信託銀行(株)、三菱UFJ信託銀行(株)、キャノンマーケティングジャパン(株)ほか	清掃・設備等のメンテナンス	—	デッキレベル
	1-10	歩行者通路17号(北側自由通路)	東日本旅客鉄道(株)	東日本旅客鉄道(株)、独立行政法人都市再生機構	品川駅街区地区(北街区)において、デッキレベルの歩行者通路を整備(予定)	2025年度～				デッキレベル
	1-11	歩行者通路21号(南北連絡通路(北側))	東日本旅客鉄道(株)	東日本旅客鉄道(株)	品川駅街区地区(北街区)において、デッキレベルの歩行者通路を整備(予定)	2025年度～				デッキレベル

品川駅周辺地区	1-12	歩行者通路18号 (中央自由通路)	東日本旅客鉄道(株)	東日本旅客鉄道(株)、独立行政法人都市再生機構	品川駅街区地区(北街区)において、デッキレベルの歩行者通路を整備(予定)、既存部分も存在	2025年度～				デッキレベル
	1-13	歩行者通路23号 (南北連絡通路(南側))	京浜急行電鉄(株)	京浜急行電鉄(株)	品川駅街区地区(南街区(南-a))において、デッキレベルの歩行者通路を整備(予定)	2025年度～				デッキレベル
	1-14	歩行者通路19号 (南側自由通路)	京浜急行電鉄(株)	京浜急行電鉄(株)	品川駅街区地区(南街区(南-a))において、デッキレベルの歩行者通路を整備(予定)	2023年度～				デッキレベル
	1-15	歩行者通路22号 (南北貫通通路)	京浜急行電鉄(株)	京浜急行電鉄(株)	品川駅街区地区(南街区)において、デッキレベルの歩行者通路を整備(予定)	2025年度～				デッキレベル
	1-16	歩行者通路2号	高輪三丁目品川駅前地区市街地再開発組合	高輪三丁目品川駅前地区市街地再開発組合	品川駅西口地区(C地区)において、デッキレベルの歩行者通路を整備(予定)	2026年度～				デッキレベル
	1-17	歩行者通路8号、歩行者専用道路	高輪三丁目品川駅前地区市街地再開発組合	高輪三丁目品川駅前地区市街地再開発組合	品川駅西口地区(C地区)において、デッキレベルの歩行者通路を整備(予定)	2026年度～				デッキレベル
	1-18	歩行者通路3号、歩行者通路6号	京浜急行電鉄(株)	京浜急行電鉄(株)	品川駅西口地区(A地区)において、デッキレベルの歩行者通路を整備(予定)	2025年度～				デッキレベル
	1-19	歩行者通路3号	(株)西武不動産	(株)西武不動産	品川駅西口地区(B-1地区)において、デッキレベルの歩行者通路を整備(予定)	2028年度～				デッキレベル
	1-20	歩行者通路1号	(仮称)環状第4号線高輪区間都用地南側地区第一種市街地再開発事業施設建築物所有者	(仮称)環状第4号線高輪区間都用地南側地区第一種市街地再開発事業 施行者(予定)	品川駅西口地区(D地区)において、地上レベルの歩行者通路を整備(予定)	2026年度～				地上レベル

■退避施設

都市再生安全確保施設に係る事項				事業に係る事項			管理に係る事項		
地区	番号	施設の名称	所有者	実施主体	事業内容	実施期間 (工事期間)	管理主体	管理の内容	実施期間
高輪ゲートウェイ駅周辺地区	2-1	一時滞在施設 (既設・NTT ドコモ品川ビル)	(株)NTT ドコモ	—	—	—	(株)NTT ドコモ	清掃・設備等 のメンテナ ンス	—
	2-2	一時滞在施設 (既設・品川シ ーズンテラス)	品川シーズンテ ラス(株)	—	—	—	品川シ ーズンテ ラス(株)	清掃・設備等 のメンテナ ンス	—
	2-3	一時滞在施設 (泉岳寺駅地 区)	泉岳寺駅地区第 二種市街地再開 発事業施設建築 物所有者	東京都	泉岳寺駅地区第二種 市街地再開発事業に おいて、一時滞在施 設を整備(予定)	2023 年度 ～			
	2-4	一時滞在施設 (品川駅北周辺 地区 1～4 街 区)	東日本旅客鉄道 (株)	東日本旅客鉄道 (株)	品川駅北周辺地区 1～4 街区建物にお いて、一時滞在施設 を整備	2020 年度 ～			
	2-5	一時滞在施設 (品川駅北周辺 地区市街地再 開発事業(予 定))	品川駅北周辺地 区市街地再開発 事業施設建築物 所有者	品川駅北周辺地 区市街地再開発 組合(予定)	品川駅北周辺地区市 街地再開発事業にお いて、一時滞在施設 を整備 (予定)	2024 年度 ～			
品川駅周辺地区	2-6	一時滞在施設 (既設・品川イ ンターシティ)	日鉄興和不動産 (株)、住友生命保 険相互会社、(株) 大林組	—	—	—	品川イ ンターシ ティマネ ジメント(株)	清掃・設備等 のメンテナ ンス	—
	2-7	一時滞在施設 (既設・品川イ ーストワンタ ワー)	大東建託(株)	—	—	—	大東建託 パートナ ーズ(株)	清掃・設備等 のメンテナ ンス	—
	2-8	一時滞在施設 (品川駅街区地 区(北街区))	東日本旅客鉄道 (株)	東日本旅客鉄道 (株)	品川駅街区地区(北 街区)において、一 時滞在施設を整備 (予定)	2025 年度 ～			
	2-9	一時滞在施設 (品川駅西口地 区(A 地区))	京浜急行電鉄(株)	京浜急行電鉄(株)	品川駅西口地区(A 地 区)において、一時 滞在施設を整備(予 定)	2025 年度 ～			
	2-10	一時滞在施設 (品川駅街区地 区(南街区))	京浜急行電鉄(株)	京浜急行電鉄(株)	品川駅街区地区(南 街区)において、一 時滞在施設を整備 (予定)	2025 年度 ～			
	2-11	一時滞在施設 (品川駅西口地 区(C 地区))	高輪三丁目品川 駅前地区市街地 再開発組合	高輪三丁目品川 駅前地区市街地 再開発組合	品川駅西口地区(C 地 区)において、一時 滞在施設を整備(予 定)	2026 年度 ～			
	2-12	一時滞在施設 (品川駅西口地 区(B-1 地区))	(株)西武不動産	(株)西武不動産	品川駅西口地区(B-1 地区)において、一 時滞在施設を整備 (予定)	2028 年度 ～			
	2-13	一時滞在施設 (品川駅西口地 区(D 地区))	(仮称)環状第 4 号線高輪区間都 有地南側地区第 一種市街地再開 発事業施設建築 物所有者	(仮称)環状第 4 号線高輪区間都 有地南側地区第 一種市街地再開 発事業 施行者 (予定)	品川駅西口地区(D 地区)において、一 時滞在施設を整備 (予定)	2026 年度 ～			

■ 備蓄倉庫

都市再生安全確保施設に係る事項				事業に係る事項			管理に係る事項		
地区	番号	施設の名称	所有者	実施主体	事業内容	実施期間 (工事期間)	管理主体	管理の内容	実施期間
高輪ゲートウェイ駅周辺地区	3-1	備蓄倉庫 (既設・NTT ドコモ品川ビル)	(株)NTT ドコモ	—	—	—	(株)NTT ドコモ	物資等の管理	—
	3-2	備蓄倉庫 (既設・品川シー ズンテラス)	品川シーズンテ ラス(株)	—	—	—	品川シー ズンテラ ス(株)	物資等の管理	—
	3-3	備蓄倉庫 (泉岳寺駅地区)	泉岳寺駅地区第二種市街地再開発事業施設建築物所有者	東京都	泉岳寺駅地区第二種市街地再開発事業において、備蓄倉庫を整備(予定)	2023年度～			
	3-4	備蓄倉庫 (品川駅北周辺地区1～4街区)	東日本旅客鉄道(株)	東日本旅客鉄道(株)	品川駅北周辺地区1～4街区において、備蓄倉庫を整備	2020年度～			
	3-5	備蓄倉庫 (品川駅北周辺地区市街地再開発事業(予定))	品川駅北周辺地区市街地再開発事業施設建築物所有者	品川駅北周辺地区市街地再開発組合(予定)	品川駅北周辺地区市街地再開発事業において、備蓄倉庫を整備(予定)	2024年度～			
品川駅周辺地区	3-6	備蓄倉庫 (既設・品川インターシティ)	日鉄興和不動産(株)、住友生命保険相互会社、(株)大林組	—	—	—	品川インターシティマネジメント(株)	物資等の管理	—
	3-7	備蓄倉庫 (既設・品川イーストワンタワー)	大東建託(株)	—	—	—	大東建託パートナーズ(株)	物資等の管理	—
	3-8	備蓄倉庫 (品川駅街区地区(北街区))	東日本旅客鉄道(株)	東日本旅客鉄道(株)	品川駅街区地区(北街区)において、備蓄倉庫を整備(予定)	2025年度～			
	3-9	備蓄倉庫 (品川駅西口地区(A地区))	京浜急行電鉄(株)	京浜急行電鉄(株)	品川駅西口地区(A地区)において、備蓄倉庫を整備(予定)	2025年度～			
	3-10	備蓄倉庫 (品川駅街区地区(南街区))	京浜急行電鉄(株)	京浜急行電鉄(株)	品川駅街区地区(南街区)において、備蓄倉庫を整備(予定)	2025年度～			
	3-11	備蓄倉庫 (品川駅西口地区(C地区))	高輪三丁目品川駅前地区市街地再開発組合	高輪三丁目品川駅前地区市街地再開発組合	品川駅西口地区(C地区)において、備蓄倉庫を整備(予定)	2026年度～			
	3-12	備蓄倉庫 (品川駅西口地区(B-1地区))	(株)西武不動産	(株)西武不動産	品川駅西口地区(B-1地区)において、備蓄倉庫を整備(予定)	2028年度～			
	3-13	備蓄倉庫 (品川駅西口地区(D地区))	(仮称)環状第4号線高輪区間都営有地南側地区第一種市街地再開発事業施設建築物所有者	(仮称)環状第4号線高輪区間都営有地南側地区第一種市街地再開発事業 施行者(予定)	品川駅西口地区(D地区)において、備蓄倉庫を整備(予定)	2026年度～			

■非常用電気等供給施設

都市再生安全確保施設に係る事項				事業に係る事項			管理に係る事項		
地区	番号	施設の名称	所有者	実施主体	事業内容	実施期間 (工事期間)	管理主体	管理の内容	実施期間
高輪ゲートウェイ駅周辺地区	4-1	電源設備 (既設・NTT ドコモ品川ビル)	(株)NTT ドコモ	—	—	—	(株)NTT ドコモ	設備のメン テナンス	—
	4-2	電源設備 (既設・品川シー ズンテラス)	品川シーズンテラ ス(株)	—	—	—	品川シー ズンテラス(株)	設備のメン テナンス	—
	4-3	電源設備 (既設・高輪ゲー トウェイ駅)	東日本旅客鉄道(株)	—	—	—	東日本旅客 鉄道(株)	設備のメン テナンス	—
	4-4	①熱供給施設 ②地域導管 (品川駅北周辺地 区地域冷暖房施 設) ③街区間洞道 ④CGS ⑤自営電力線	東日本旅客鉄道 (株)、(株)えきまちエ ナジークリエイト	東日本旅客鉄 道(株)、(株)えき まちエナジ ークリエイト	品川駅北周辺地区 において、品川駅 北周辺地区1～4 街区及び泉岳寺駅 地区再開発に熱供 給するためのエネ ルギー供給施設を 整備	2020年度 ～	東日本旅客 鉄道(株)、(株) えきまちエ ナジークリ エイト	エネルギー 供給施設 の管理	2024年度 ～
		⑥電源設備 (一部熱供給施設 に供給) (品川駅北周辺地 区1～4街区)	東日本旅客鉄道 (株)、(株)えきまちエ ナジークリエイト	東日本旅客鉄 道(株)、(株)えき まちエナジ ークリエイト	品川駅北周辺地区 1～4街区におい て、電源設備を整 備	2020年度 ～	東日本旅客 鉄道(株)、(株) えきまちエ ナジークリ エイト	非常用電 機管理	2024年度 ～
	4-5	電源設備 (泉岳寺駅地区)	泉岳寺駅地区第二 種市街地再開発事 業施設建築物所有 者	東京都	泉岳寺駅地区第二 種市街地再開発事 業において、電源 設備を整備(予定)	2023年度 ～			
4-6	電源設備 (品川駅北周辺地 区市街地再開発事 業(予定))	品川駅北周辺地区 市街地再開発事業 施設建築物所有者	品川駅北周辺 地区市街地再 開発組合(予 定)	品川駅北周辺地区 市街地再開発事業 において、電源設 備を整備(予定)	2024年度 ～				
品川駅周辺地区	4-7	電源設備 (既設・品川イン ターシティ)	日鉄興和不動産 (株)、住友生命保 険相互会社、(株)大 林組	—	—	—	品川イン ターシ ティマ ネジメ ント (株)	設備のメン テナンス	—
	4-8	電源設備 (既設・品川イー ストワンタワー)	大東建託(株)	—	—	—	大東建託 パ ートナ ーズ (株)	設備のメン テナンス	—
	4-9	電源設備 (品川駅街区地区 (北街区))	東日本旅客鉄道(株)	東日本旅客鉄 道(株)	品川駅街区地区(北 街区)において、電 源設備を整備(予 定)	2025年度 ～	東日本旅客 鉄道(株)	エネルギ ー供給 施設の 管理	2030年度 ～
	4-10	・熱供給施設 ・地域導管 ・街区間洞道 ・CGS ・電源設備 (品川駅西口地区 (A地区))	京浜急行電鉄(株)、 京急TGエナジ ーコネク ト(株)、東京 ガスエ ンジニア リング ソリュー ション ズ(株)	京浜急行電鉄 (株)、京急TG エナジ ーコネ クト(株)	品川駅西口地区(A 地区)において、電 源設備を整備(予 定)	2025年度 ～	京浜急行電 鉄(株)、京 急TGエ ナジ ーコネ クト (株)	エネルギ ー供給 施設の 管理	2029年度 ～
			京浜急行電鉄(株)(予 定)	京浜急行電鉄 (株)(予 定)	品川駅街区地区(南 街区(南-a))にお いて、電源設備を 整備(予定)	2025年度 ～	京浜急行電 鉄(株)(予 定)	エネルギ ー供給 施設の 管理	2036年度 ～
	4-11	・熱供給施設 ・地域導管 ・街区間洞道 ・CGS ・電源設備 (品川駅街区地区 (南街区(南-a)))							
4-12	電源設備 (品川駅西口地区 (C地区))	高輪三丁目品川 駅前地区市街地再 開発組合	高輪三丁目 品川駅前地区市 街地再開 発組合	品川駅西口地区(C 地区)において、電 源設備を整備(予 定)	2026年度 ～	高輪三丁目 品川駅前 地区市街 地再開 発組合	エネルギ ー供給 施設の 管理	2028年度 ～	

品川駅周辺地区	4-13	電源設備 (品川駅西口地区 (B-1 地区))	(株)西武不動産	(株)西武不動産	品川駅西口地区 (B-1 地区)において、電源設備を整備(予定)	2028 年度 ～	(株)西武不動産	エネルギー供給施設の管理	2032 年度 ～
	4-14	電源設備 (品川駅西口地区 (D 地区))	(仮称)環状第 4 号線高輪区間南側地区第一種市街地再開発事業施設建築物所有者	(仮称)環状第 4 号線高輪区間南側地区第一種市街地再開発事業 施行者(予定)	品川駅西口地区(D 地区)において、電源設備を整備(予定)	2026 年度 ～	(仮称)環状第 4 号線高輪区間南側地区第一種市街地再開発事業施設建築物所有者	エネルギー供給施設の管理	2030 年度 ～

■その他の施設

都市再生安全確保施設に係る事項				事業に係る事項			管理に係る事項			備考
地区	番号	施設の名称	所有者	実施主体	事業内容	実施期間(工事期間)	管理主体	管理の内容	実施期間	
高輪ゲートウェイ駅周辺地区	5-1	一時退避場所	(株)NTT ドコモ	—	—	—	(株)NTT ドコモ	清掃・設備等のメンテナンス	—	地上レベル
	5-2	一時退避場所(広場1～3・6号、駅広場)	東日本旅客鉄道(株)	東日本旅客鉄道(株)	品川駅北周辺地区1～4街区において、一時退避場所を整備	2020年度～				広場2号、駅広場はデッキレベル 広場1号は地上レベル 広場3・6号については地上レベル及びデッキレベル
	5-3	情報伝達施設(品川駅北周辺地区1～4街区)	東日本旅客鉄道(株)	東日本旅客鉄道(株)	品川駅北周辺地区1～4街区において、情報伝達施設を整備	2020年度～				
	5-4	一時退避場所(広場1号の一部)	泉岳寺駅地区第二種市街地市街地再開発事業施設建築物所有者	東京都	泉岳寺駅地区において、一時退避場所を整備	2024年度～				地上レベル
品川駅周辺地区	5-5	一時退避場所(品川駅港南口交通広場)	港区	—	—	—	港区	清掃・設備等のメンテナンス	—	デッキレベル 地上レベル
	5-6	一時退避場所(汐の公園)	港区	—	—	—	港区	清掃・設備等のメンテナンス	—	地上レベル
	5-7	一時退避場所(杜の公園)	港区、品川区	—	—	—	港区、品川区	清掃・設備等のメンテナンス	—	地上レベル
	5-8	一時退避場所(公共空地1)	大東建託(株)、太陽生命保険(株)、三井住友信託銀行(株)、三菱UFJ信託銀行(株)、キヤノンマーケティングジャパン(株)、日鉄興和不動産(株)、(株)大林組、住友生命保険相互会社ほか	—	—	—	品川インターシティマネジメント(株)	清掃・設備等のメンテナンス	—	地上レベル
	5-9	一時退避場所(駅広場2号)	東日本旅客鉄道(株)	東日本旅客鉄道(株)	品川駅街区地区(北街区)において、一時退避場所を整備(予定)	2025年度～				デッキレベル
	5-10	一時退避場所(中央自由通路)	東日本旅客鉄道(株)	東日本旅客鉄道(株)	品川駅街区地区(北街区)において、一時退避場所を整備(予定)	2025年度～				デッキレベル
	5-11	情報伝達施設(品川駅街区地区(北街区))	東日本旅客鉄道(株)	東日本旅客鉄道(株)	品川駅街区地区(北街区)において、情報伝達施設を整備(予定)	2025年度～				
	5-12	一時退避場所(広場3・4号)	京浜急行電鉄(株)	京浜急行電鉄(株)	品川駅西口地区(A地区)において、一時退避場所を整備(予定)	2025年度～				デッキレベル
	5-13	情報伝達施設(品川駅西口地区(A地区))	京浜急行電鉄(株)	京浜急行電鉄(株)	品川駅西口地区(A地区)において、情報伝達施設を整備(予定)	2025年度～				

品川駅周辺地区	5-14	一時退避場所 (歩行者通路 19 号)	京浜急行電鉄(株)	京浜急行電鉄(株)	品川駅街区地区(南街区)において、一時退避場所を整備(予定)	2025年度～				デッキレベル
	5-15	一時退避場所 (歩行者通路 22 号)	京浜急行電鉄(株)	京浜急行電鉄(株)	品川駅街区地区(南街区(南-a))において、一時退避場所を整備(予定)	2025年度～				デッキレベル
	5-16	情報伝達施設(品川駅街区地区(南街区))	京浜急行電鉄(株)	京浜急行電鉄(株)	品川駅街区地区(南街区)において、情報伝達施設を整備(予定)	2025年度～				
	5-17	一時退避場所 (広場 6 号・5 号の一部)	高輪三丁目品川駅前地区市街地再開発組合	高輪三丁目品川駅前地区市街地再開発組合	品川駅西口地区(C地区)において、一時退避場所を整備(予定)	2026年度～				デッキレベル
	5-18	情報伝達施設(品川駅西口地区(C地区))	高輪三丁目品川駅前地区市街地再開発組合	高輪三丁目品川駅前地区市街地再開発組合	品川駅西口地区(C地区)において、情報伝達施設を整備(予定)	2026年度～				
	5-19	情報伝達施設(品川駅西口地区(B-1地区))	(株)西武不動産	(株)西武不動産	品川駅西口地区(B-1地区)において、情報伝達施設を整備(予定)	2028年度～				
	5-20	情報伝達施設(品川駅西口地区(D地区))	(仮称)環状第4号線高輪区間都有地南側地区第一種市街地再開発事業施設建築物所有者	(仮称)環状第4号線高輪区間都有地南側地区第一種市街地再開発事業施行者(予定)	品川駅西口地区(D地区)において、情報伝達施設を整備(予定)	2026年度～				
	5-21	一時退避場所 (国道上空デッキ)	国土交通省東京国道事務所	国土交通省東京国道事務所	国道上空デッキにおいて、一時退避場所を整備(予定)	2025年度～				デッキレベル
	5-22	情報伝達施設 (国道上空デッキ)	国土交通省東京国道事務所	国土交通省東京国道事務所	国道上空デッキにおいて、情報伝達施設を整備(予定)	2025年度～				

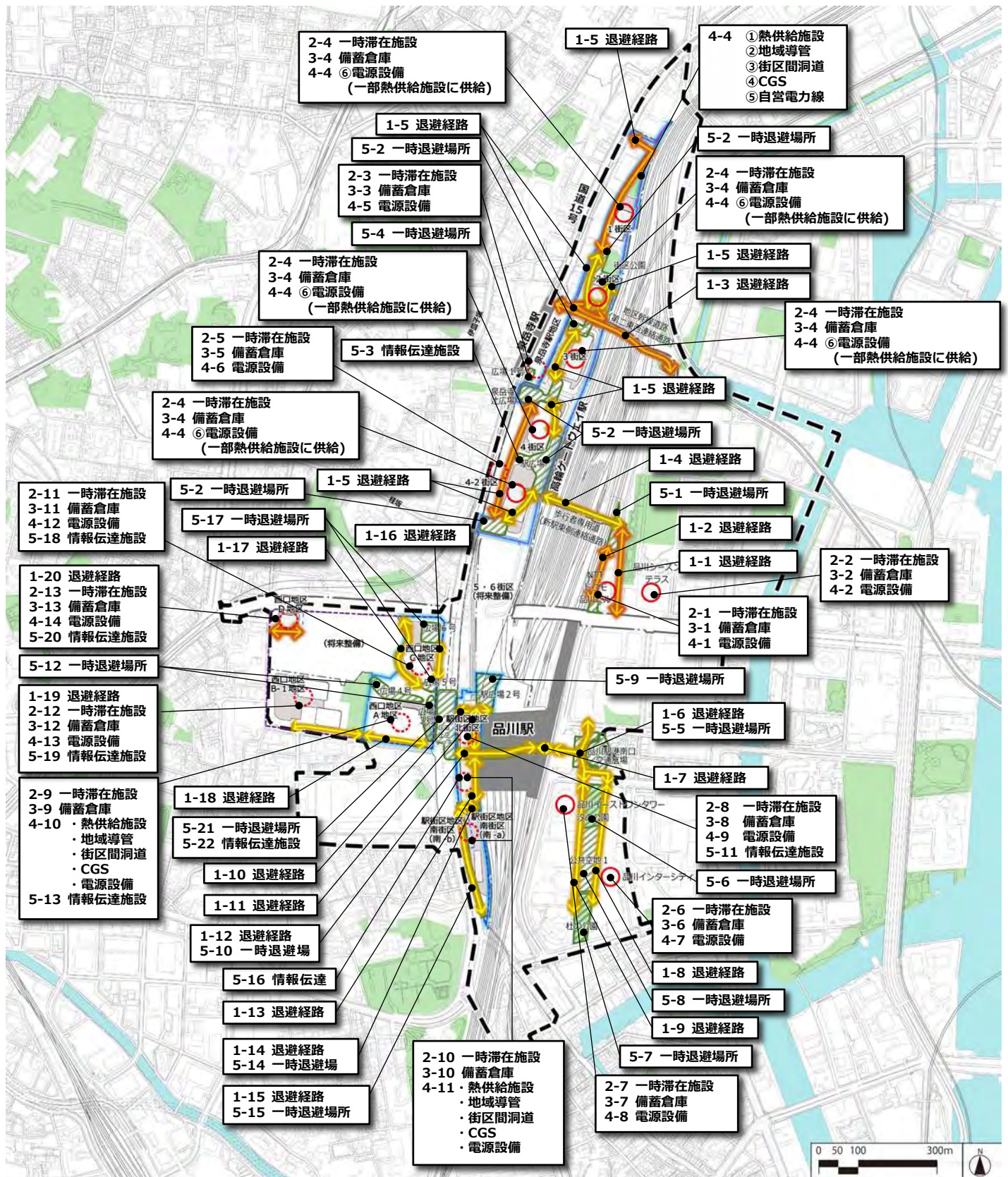


図 6 - 1 都市再生安全確保施設 位置図

## 2 滞在者等の安全の確保を図るために必要な事務(ソフト対策) (法第19条の15第2項第五号)

### (1) 非常用電気等供給施設(エネルギー供給施設)の維持管理

#### ①定期点検等による維持管理【本地区区共通】

非常用電気等供給施設の所有者は、災害時において一時滞在施設等の滞在者の安全確保及び企業の事業継続を支援するため、安定したエネルギー供給が継続できるように、定期的に施設の点検等を行い、適切な管理を行う。

#### ②協定締結の検討【本地区区共通】

エネルギー供給施設を適切に維持管理するため、関連する土地所有者等は、都市再生特別措置法第45条の21に基づき非常用電気等供給施設協定の締結について検討する。

#### ③情報共有の実施【本地区区共通】

非常用電気等供給施設の所有者は、災害時における滞在者等の安全確保に必要なエネルギーが円滑に供給されるよう、需要家と調整を行い、エネルギーの供給受入に関するオペレーション、災害時の供給計画、連絡体制を含むマニュアルを整備し、情報共有を行う。

### (2) 平時・非常時にシームレスに切り替わるえきまち一体の情報連携

#### ①情報発信の実施【本地区区共通】

安全安心WG及び滞留者対策協議会は、デジタルサイネージやビジョン等により平時から地区内の施設情報、行政情報、防災情報等を発信する。また、災害時には、鉄道運行情報、災害情報、一時滞在施設の開設情報を発信するとともに、避難誘導や一斉帰宅抑制、在宅避難の支援情報等も発信する。情報発信にあたっては多言語での発信を行う。

#### ②スマートプラットフォームの構築【高輪ゲートウェイ駅周辺地区】

発災時の情報収集・発信システムを含むスマートプラットフォームの検討を行う。安全安心WGが中心となって開発事業者、鉄道事業者、インフラ事業者、行政それぞれが保有する情報を一元化することで、地域課題の解決・新たな価値創造の実現を目指す。

#### ③情報連携と通信環境の強化【品川駅周辺地区】

滞留者対策協議会は、訓練を通じて、連絡ツールアプリを用いた品川駅周辺の滞留者支援ルールを検証し、関係者の連携システムへの習熟を図ることで、対応の実効性を向上させる。

災害時には、連絡ツールアプリを核とし、滞留者対策協議会構成員や一時滞在施設事業者による、迅速かつ正確な情報共有を実施する。

各一時滞在施設の所有者は、災害時における一時滞在施設の運営や受入等の手続き等を適切に実施する。

災害時にインターネット通信が途絶した場合に備え、港区では、衛星通信機器を各地区総合支所等の各拠点に配置し、安定した通信環境の確保に努めている。品川駅周辺地区においては、公衆無線LANの他、デジタルサイネージや防災スピーカーなどの機能を有したスマートポールをこうなん星の公園に設置し、今後の活用に向けた効果検証を行っていく。

(3) 周辺地域への貢献と秩序ある帰宅の誘導

①エネルギー供給と蓄熱槽の水の活用【高輪ゲートウェイ駅周辺地区】

品川駅北周辺地区では、EV充電設備を活用した、地域への電力供給を行う。また、蓄熱槽の水を雑用水・消防用水に活用する。

②一斉帰宅の抑制【品川駅周辺地区】

民間事業者は、混乱収束後に帰宅困難者や屋内滞留者が一斉に帰宅することを避け、段階的かつ分散的な帰宅を促すことで、安全性と秩序の確保を図る。

(4) 平時の豊かさを創出し、非常時の安全・安心を確保する取り組み

①地区間連携を通じた水辺の活性化と防災力強化の取り組み【本地区共通】

防災船着場を活用した防災舟運実験等による輸送ルートの多重化と水辺の活性化を行う。

②他安全確保計画作成地区との連携【本地区共通】

自律発展性を持つBCDを増やしていくために地区間でノウハウや技術を共有するための勉強会を行う。

新しく市街地が形成される地区の特徴を生かした実証実験や共同研究等の実施を検討する。

これらの取り組みを安全安心WG及び滞留者対策協議会が中心となって関係者と連携しながら取り組む。

③デジタルツインによる災害のシミュレーション【高輪ゲートウェイ駅周辺地区】

3D都市モデルや図上訓練ツール等を用いて、デジタルとアナログの両面から計画で定められた退避経路の安全性等を検証する。

これらの取り組みを地元教育機関等と連携して、安全安心のまちづくりの啓発活動に努める。

これらの取り組みを安全安心WGが中心となって関係者と連携しながら取り組む。

④防災訓練等の実施や一時滞在施設に関するルールの検討【本地区共通】

公的空間も活用した平時と非常時をシームレスにつなぐ防災訓練等の実施や災害時マニュアルの整備を行う。

民間事業者、各建物の所有・管理・運営等を担う者、鉄道事業者、インフラ事業者等が連携して一時滞在施設の開設・運営ルールや滞留者の誘導ルールの検討を行う。

### 3 継続的な計画の更新

- ・安全確保計画は、取り組みの成果等を検証し、継続的かつ柔軟に内容を改善・更新(P D C A サイクル)することが重要である。
- ・本計画の更新においては、まちづくりの段階に合わせて区域を拡大するとともに、より発展的な防災対策の検討・追加を行うこととする。
- ・本計画を継続的かつ適切に更新するために、安全安心 WG 及び滞留者対策協議会において、計画の進捗状況の確認や課題の抽出を行い、適宜 PDCA サイクルを回せる体制を構築する。また、まちづくりの状況を鑑み、必要に応じて作成部会にて改定を行う。

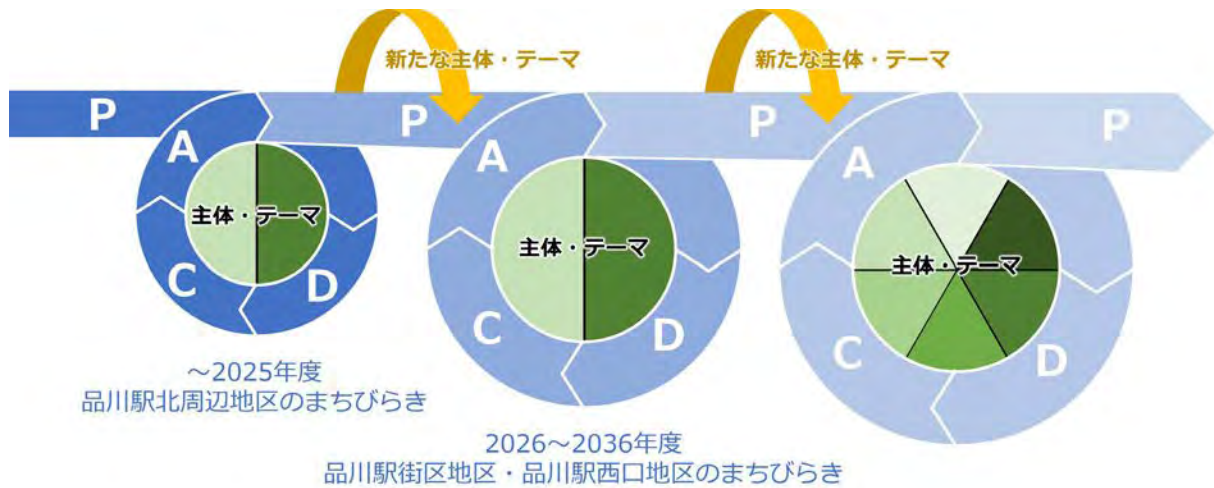


図6-2 安全確保計画の更新イメージ

策定年月日：令和8年2月（改定第2版）

作成者：品川駅・田町駅周辺地域 都市再生緊急整備協議会

（品川駅・高輪グートウェイ駅周辺地区 都市再生安全確保計画作成部会）