

首都直下地震帰宅困難者等対策協議会
中間報告参考資料（案）

平成24年3月9日

首都直下地震帰宅困難者等対策協議会

目 次

第1章 はじめに

参考資料1	帰宅困難者対策の実態調査の概要	P 2
参考資料2	検討の前提となる東京湾北部地震（M7.3）	P 1 8

第4章 帰宅困難者等への情報提供

参考資料3	3月11日東北地方太平洋沖地震に際しての首都圏における情報ニーズ	P 2 7
参考資料4	帰宅困難者等への情報提供内容と情報提供手段の組み合わせ	P 2 8

第7章 帰宅困難者の搬送

参考資料5	搬送シミュレーションのための搬送ルートの設定と搬送対象人数	P 3 0
参考資料6	バス・タクシー・船舶による搬送シミュレーションの設定条件	P 3 1
参考資料7	バスによる搬送シミュレーションの結果	P 3 4
参考資料8	バスのシミュレーション区間ごとの特別搬送者数、一般搬送者数	P 3 5
参考資料9	搬送シミュレーションケース別の区間ごとの運用バス台数	P 3 6
参考資料10	タクシーによる特別搬送者端末輸送シミュレーション結果	P 4 1
参考資料11	タクシーによる特別搬送者の搬送人数	P 4 3
参考資料12	船舶による搬送人数	P 4 4

第8章 協議会構成員による帰宅困難者等対策の取組状況

参考資料13	東京都資料	P 4 6
参考資料14	国土交通省大臣官房官庁営繕部資料	P 4 8
参考資料15	埼玉県資料	P 4 9
参考資料16	千葉県資料	P 5 1
参考資料17	さいたま市資料	P 5 2
参考資料18	新宿区資料	P 5 4
参考資料19	八王子市資料	P 5 6
参考資料20	日本経済団体連合会資料	P 5 8
参考資料21	東京商工会議所資料	P 6 0
参考資料22	フランチャイズチェーン協会資料	P 6 1

第 1 章資料

帰宅困難者対策の実態調査の概要

調査の目的

平成23年3月11日に発生した東北地方太平洋沖地震に際して首都圏で発生した帰宅困難者の実態、市区町村、企業及び主要駅における対応の実態、またその後の対策の取組状況を把握し、首都直下地震発生時の帰宅困難者等対策の検討資料とする。

調査の対象

- A) 3月11日の帰宅実態（首都圏に居住する住民）
- B) 首都圏の市区町村における対応と取組
- C) 首都圏の企業における対応と取組
- D) 首都圏の主要駅における対応と取組

A) 3月11日の帰宅実態

調査概要

< 1. 調査名 >

平成23年3月11日東北地方太平洋沖地震に際しての帰宅実態に関するアンケート調査

< 2. 対象 >

東京都（島しょ部除く）、神奈川県、千葉県、埼玉県及び茨城県南部に居住し、3月11日の地震発生時に自宅外にいた10代～60代の男女

※茨城県南部

石岡市、小美玉市、土浦市、かすみがうら市、阿見町、古河市、五霞町、境町、下妻市、八千代町、つくば市、坂東市、常総市、守谷市、取手市、つくばみらい市、牛久市、龍ヶ崎市、利根町、稲敷市、美浦村、河内町、潮来市、行方市、神栖市、鹿嶋市

< 3. 調査期間等 >

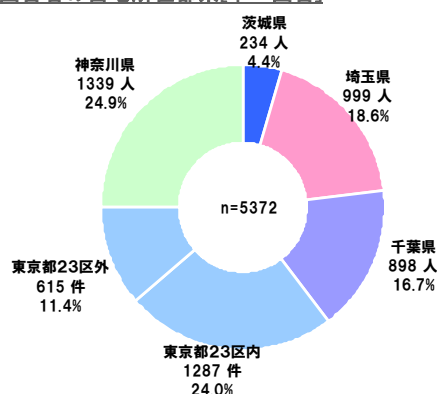
平成23年10月18日（火）～27日（木）

調査会社のモニターを利用しWEB上において質問票への回答を入力する形式で実施

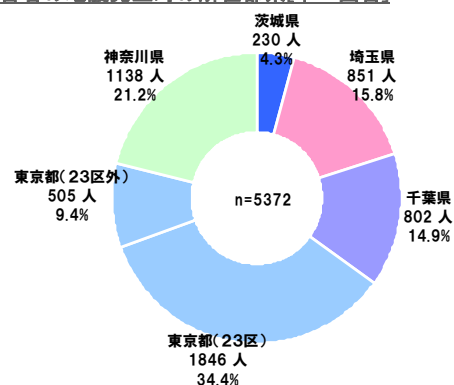
< 4. 有効回答数 >

5,372人（10月27日時点）

回答者の自宅所在都県[単一回答]

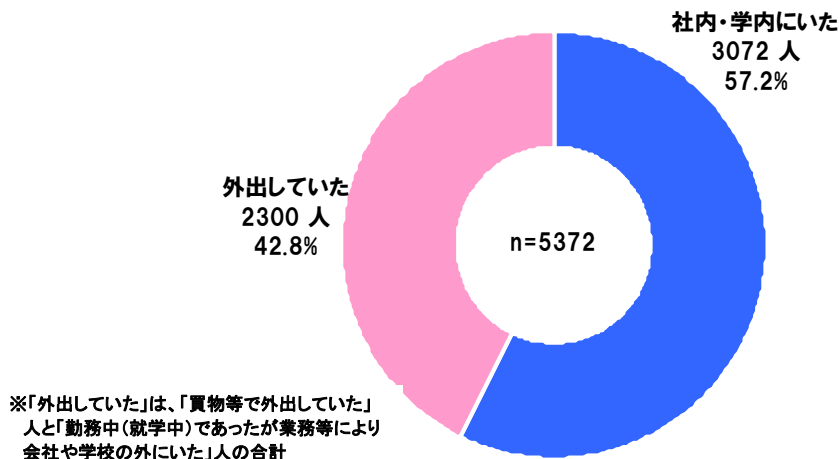


回答者の地震発生時の所在都県[単一回答]



○3月11日の地震発生時に自宅外にいた人のうち、社内・学内にいた人が約57%(3,072人)、買物等又は業務等のために外出していた人が約43%(2,300人)であった。

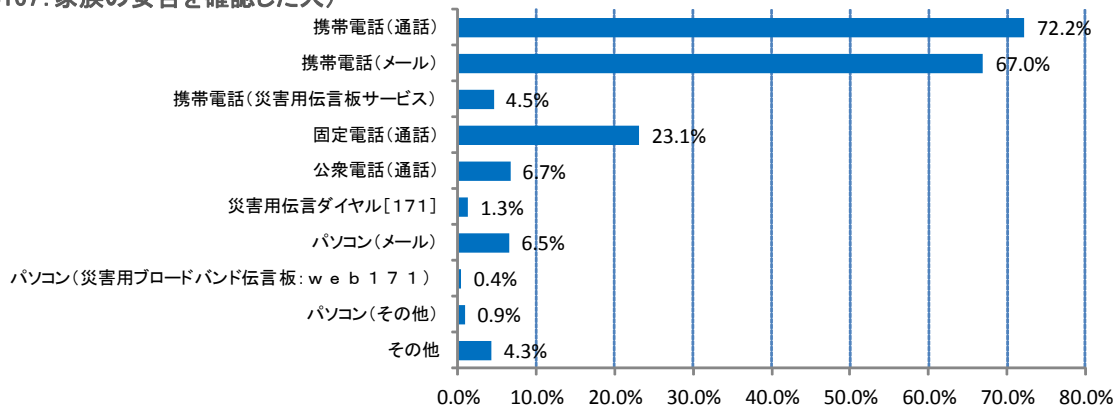
地震発生時の居場所[単一回答]



○地震の発生に際して、家族の安否を確認した人が多い(回答者の約59%:3,167人)が、その確認手段として多くが「携帯電話」を用いており、その中でも「通話」の方が「メール」をやや上回った。

家族との安否確認の手段[複数回答]

(N=3167: 家族の安否を確認した人)



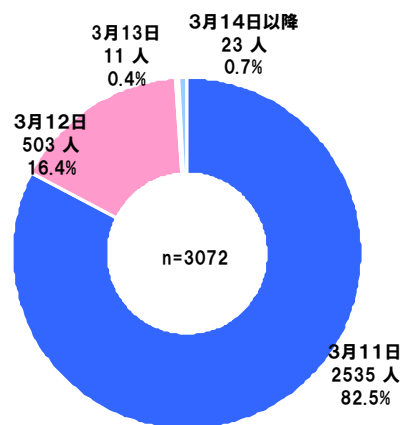
家族との安否確認は、一斉帰宅を抑制する上で重要であるが、電話は輻輳が想定されるため、災害用伝言板サービス、災害用伝言ダイヤル171などの安否確認手段の利用を促進することが課題

A) 3月11日の帰宅実態

主な調査結果②会社・学校を離れた時間

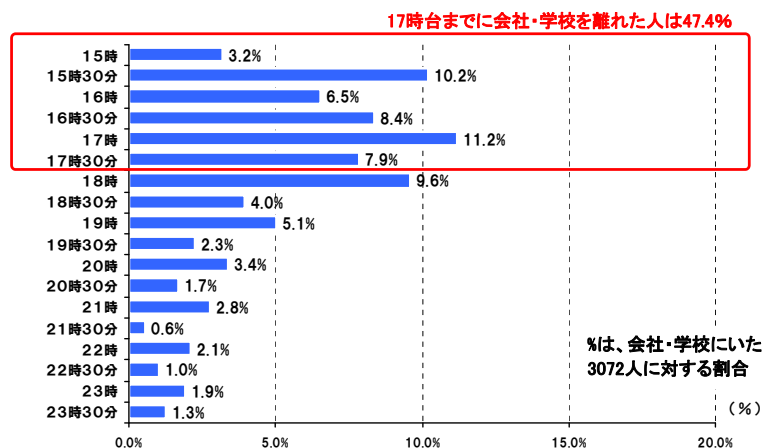
○地震発生時に会社・学校にいた人(3,072人)のうち約83%が11日中に会社・学校を離れていた。そのうち、5割弱の人が、17時台までに会社・学校を離れており、業務・授業の終了後にあまり時間をおかずに会社・学校を離れた人が多いことが伺える。

会社・学校を離れた日付[単一回答]



会社・学校を離れた時間(3月11日23時30分までを記載)[単一回答]

※回答は30分単位の選択



帰宅困難者による混乱を防止するためには、会社等に留まってもらうよう一斉帰宅の抑制を促していくことが課題

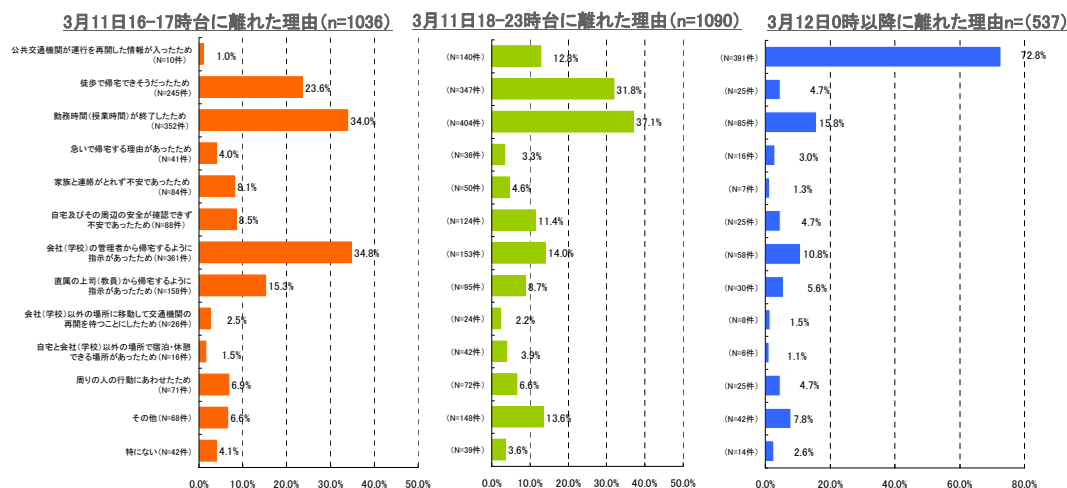
A) 3月11日の帰宅実態

主な調査結果③会社・学校を離れた理由

○11日16-17時台に会社・学校を離れた理由として最も多かったのは、「会社(学校)の管理者から帰宅するように指示があったため」(約35%)であった。18-23時台に離れた理由として最も多かったのは「勤務時間(授業時間)が終了したため」(約37%)であった。16-23時台では、「徒歩で帰宅できそうだったため」という理由も比較的多い。

○12日0時以降に離れた理由として最も多かったのは、「公共交通機関が運行を再開した情報が入ったため」(約73%)であった。

会社・学校を離れた理由(n=2663:地震発生後しばらく(1時間以上)会社・学校に留まった人)[複数回答]



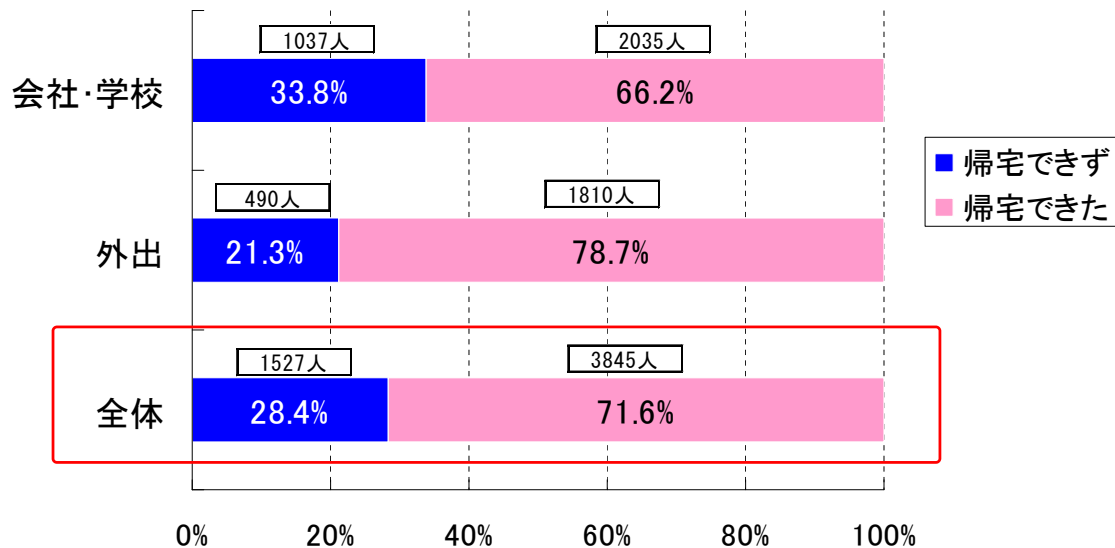
一斉帰宅を抑制するためには、会社等における従業員等への適切な指示も重要

A) 3月11日の帰宅実態

主な調査結果④-1 当日に帰宅できなかった人の割合

○11日のうちに帰宅できなかった人（自宅への到着時間が12日0時以降になった人）は約28%の1,527人であり、11日のうちに帰宅できた人は約72%の3,845人であった。

当日（11日のうち）に帰宅できなかった人の割合（地震発生時の居場所別：n=5372）



A) 3月11日の帰宅実態

主な調査結果④-2 3月11日の帰宅困難者数の推計

3月11日の東北地方太平洋沖地震に際して発生した帰宅困難者を「3月11日のうちに帰宅ができなかった人」と定義した場合の首都圏における帰宅困難者を、以下のとおり推計した。

地震発生時の居場所	3月11日の帰宅困難者数	外出者（自宅外）人口に帰宅困難者が占める割合
東京都	約352万人	約40%
神奈川県	約67万人	約20%
千葉県	約52万人	約24%
埼玉県	約33万人	約14%
茨城県南部	約10万人	約16%
合計	約515万人	約30%

注）実態調査アンケートで回答数が少なかった10歳代は推計対象に含めていないため、実際の帰宅困難者はこれよりも多かった可能性がある。

推計のフロー

平日15時の性別・年齢階層別（20歳代以上）・都県別滞留人口
（平成20年東京都市圏パーソントリップ調査）

×（自宅外にいた人の割合）

3月11日の性別・年齢階層別・都県別
外出者（自宅外）人口

×（自宅外にいた場所ごとの割合）

会社・学校に
いた人

外出していた人

×（自宅への到着時刻が12日0時以降となった回答者割合）

×（自宅への到着時刻が12日0時以降となった回答者割合）

3月11日の性別・年齢階層別・都県別
帰宅困難者数

A) 3月11日の帰宅実態

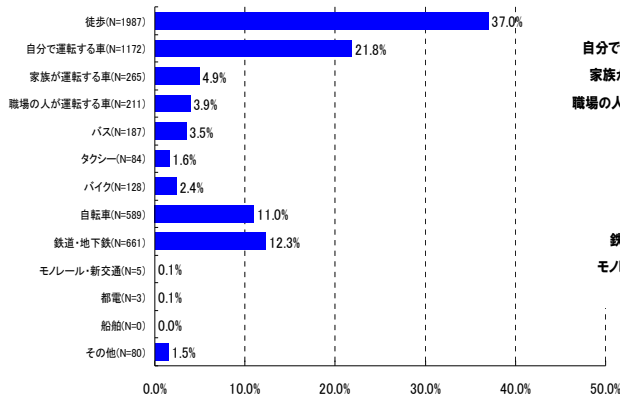
主な調査結果⑤主要な帰宅手段

○東北地方太平洋沖地震の際の主要な帰宅手段は「徒歩」が約37%の1,987人で最も多く、次いで「自分で運転する車」「鉄道・地下鉄」「自転車」の順であった。

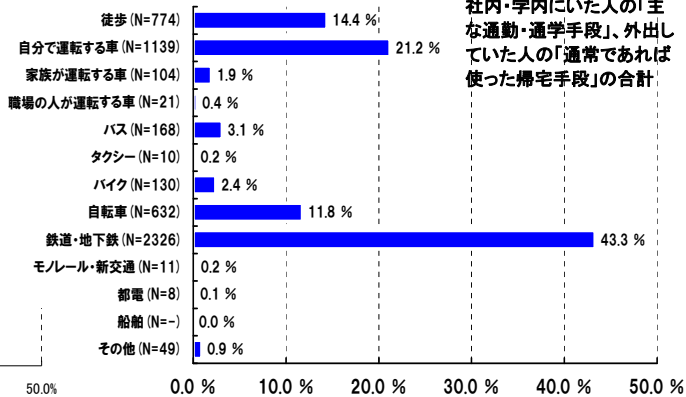
※「主要な帰宅手段」とは、最も移動時間の長かった移動手段としている。

○通常の主な帰宅手段が「鉄道・地下鉄」である人が約43%であることを考えると、通常であれば「鉄道・地下鉄」を使っていた人の多くが、「徒歩」で帰宅したことが伺える。

東北地方太平洋沖地震の際の主な帰宅手段(n=5372)



通常の主な帰宅手段(n=5372)



社内・学内にいた人の「主な通勤・通学手段」、外出していた人の「通常であれば使った帰宅手段」の合計

帰宅途上の混乱を防止するためには、一斉に徒歩帰宅することを抑制することが課題

A) 3月11日の帰宅実態

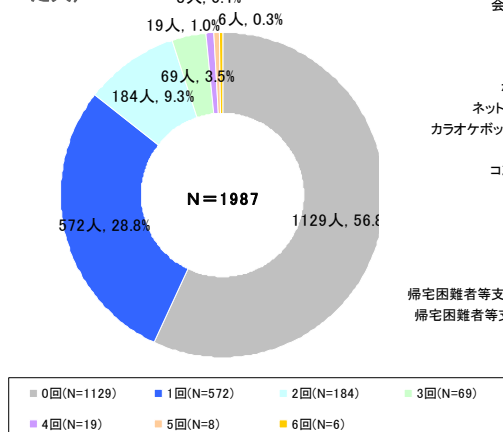
主な調査結果⑥徒歩帰宅者が立ち寄った場所

○徒歩帰宅者の自宅に到着するまでの平均立ち寄り回数は、0.7回であった(どこにも立ち寄らずまっすぐ自宅に向かった徒歩帰宅者が約57%(1,129人)であった)。

○徒歩帰宅者が自宅に向かう途中で最も多く立ち寄った場所は「駅・駅周辺」の602人・回であるが、「コンビニエンスストア」や「飲食店」に立ち寄った人もいる。

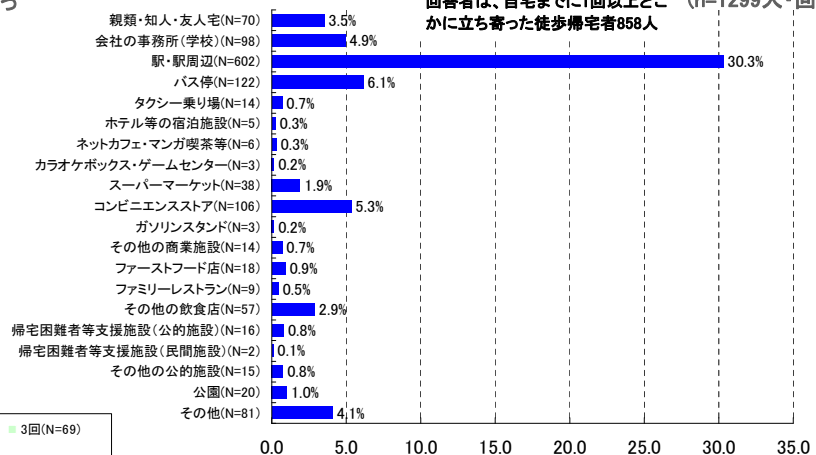
徒歩帰宅者の立ち寄り回数

(n=1987人:主要な帰宅手段が徒歩であった人)



徒歩帰宅者が立ち寄った場所の延べ立ち寄り回数に占める割合

回答者は、自宅までに1回以上どこかに立ち寄った徒歩帰宅者858人



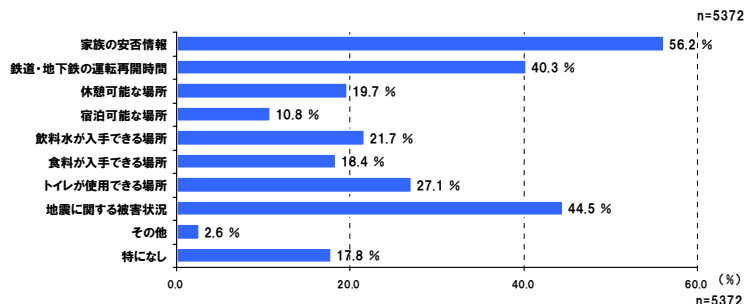
駅・駅周辺への集中を抑制するとともに、沿道における多様な支援体制も課題

A) 3月11日の帰宅実態

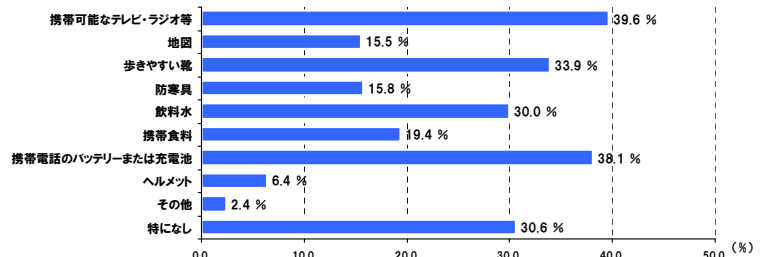
主な調査結果⑦帰宅中に必要と感じた情報・もの

- 帰宅中に必要と感じた情報は「家族の安否情報」が約56%で最も多く、次いで「地震に関する被害状況」、「鉄道・地下鉄の運行再開時間」、「トイレが使用できる場所」の順であった。
- 帰宅中に必要と感じたものは、「携帯可能なテレビ・ラジオ等」が約40%で最も多く、次いで「携帯電話のバッテリーまたは充電機」、「歩きやすい靴」、「飲料水」の順であった。

帰宅中に必要と感じた情報[複数回答]



帰宅中に必要と感じたもの[複数回答]



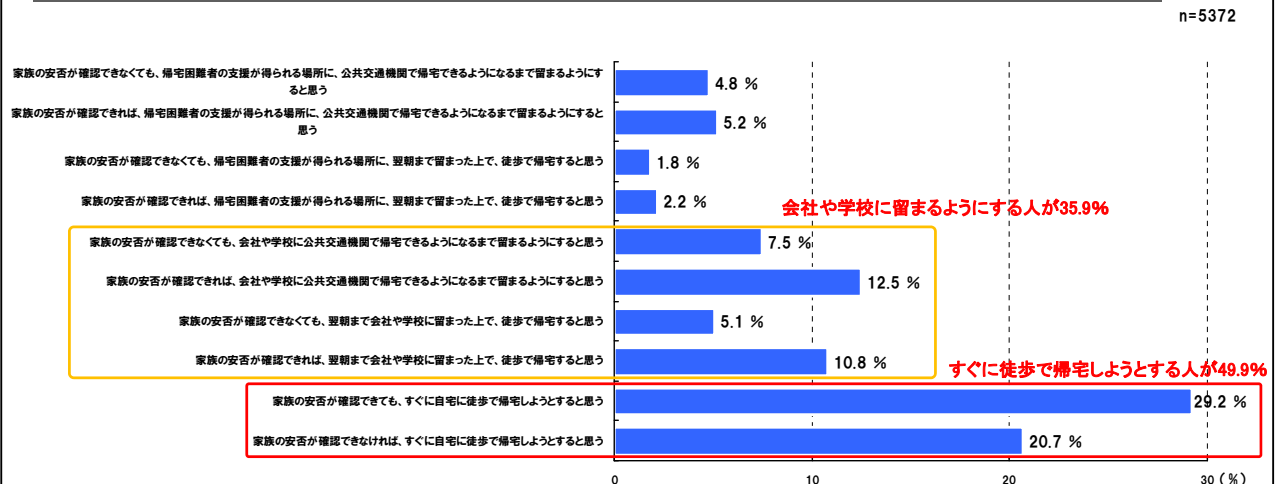
帰宅困難者のニーズを踏まえた支援を検討していくことが必要

A) 3月11日の帰宅実態

主な調査結果⑧首都直下地震の際にとる帰宅行動

- 首都直下地震が発生し交通機関が停止した場合の帰宅行動について尋ねたところ、「家族の安否が確認できても、すぐに自宅に徒歩で帰宅しようと思う」と約29%で最も多く、「家族の安否が確認できなければ、すぐに自宅に徒歩で帰宅しようと思う」と合わせると、首都直下地震の発生に際して、「すぐに徒歩で帰宅しようとする」人が半数であった。
- 一方で、「会社や学校に留まるようにする」人は、約36%であった。

首都直下地震が発生し交通機関が停止した場合の自らの行動として、最もあてまると思うもの[単一回答]



「むやみに移動を開始しない」ことの周知・広報を図っていくことが課題

B)市区町村の対応

調査概要

< 1. 調査名 >

平成23年3月11日東北地方太平洋沖地震に際しての首都圏の地方公共団体における帰宅困難者対応の実態調査

< 2. 調査対象 >

東京都(島しょ部除く)、神奈川県、埼玉県、千葉県及び茨城県南部の市区町村

※茨城県南部

石岡市、小美玉市、土浦市、かすみがうら市、阿見町、古河市、五霞町、境町、下妻市、八千代町、つくば市、坂東市、常総市、守谷市、取手市、つくばみらい市、牛久市、龍ヶ崎市、利根町、稲敷市、美浦村、河内町、潮来市、行方市、神栖市、鹿嶋市

< 3. 有効回答数 >

216/230市区町村(11月15日時点)

東京都:53市区町村 神奈川県:30市区町村 千葉県:54市区町村 埼玉県:57市区町村 茨城県:22市区町村

< 4. 調査期間等 >

平成23年10月14日(金)～11月15日(火)

調査会社のWEB上において質問票への回答を入力する形式で実施

< 回答市区町村の3月11日の帰宅困難者の状況 >

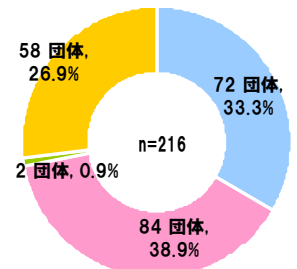
○管内で帰宅困難者が滞留又は通過した市区町村は約73%の158団体



本調査の集計・分析の対象

○帰宅困難者の滞留も発生せず、通過もなかった市区町村は約27%の58団体

管内での帰宅困難者の滞留
及び大量の徒歩帰宅者の通過の
有無
(n=216)[単一回答]



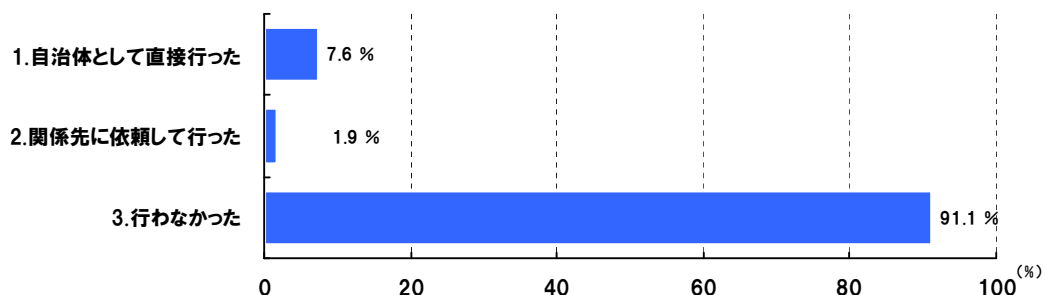
- 滞留した/大量に管内を通過した
- 滞留した/歩行者は普段とかわらない
- 滞留しなかった/大量に管内を通過した
- 滞留しなかった/歩行者は普段とかわらない

B)市区町村の対応

主な調査結果①一斉徒歩帰宅の抑制の呼びかけ

○一斉徒歩帰宅を抑制する呼びかけを「自治体として直接行った」のは約8%の12市区町村、「関係先に依頼して行った」のは約2%の3市区町村であった。全体の約91%の144市区町村では、一斉徒歩帰宅抑制の呼びかけは行われていない。

一斉徒歩帰宅抑制の呼びかけ(n=158)[複数回答]



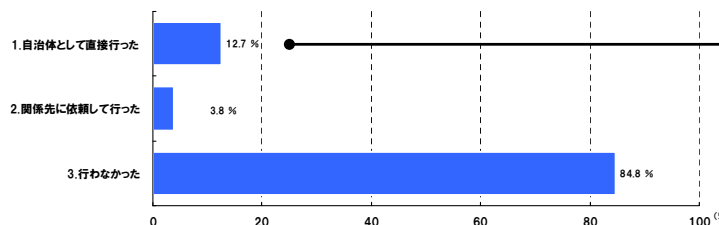
B) 市区町村の対応

主な調査結果②道路・駅前広場等の混雑状況の情報提供

○道路・駅前広場等の混雑状況の情報提供を「自治体として直接行った」のは、約13%の20市区町村、「関係先に依頼して行った」のは約4%の6市区町村であり、「行わなかった」のは約85%の134市区町村であった。

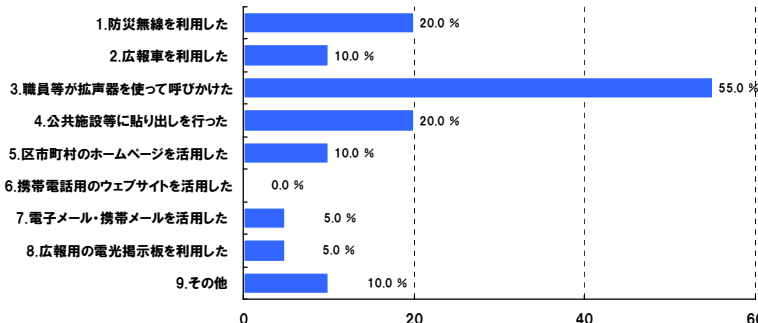
○「自治体として直接行った」際の情報提供方法は、「職員等が拡声器を使って呼びかけた」が約55%の11市区町村で最も多かった。

道路・駅前広場等の混雑状況の情報提供 (n=158) [複数回答]



情報提供の方法 [複数回答]

(n=20: 道路・駅前広場等の混雑状況の情報提供を自治体として直接行った市区町村)



帰宅困難者に適切な行動を促すための行政による情報提供が課題

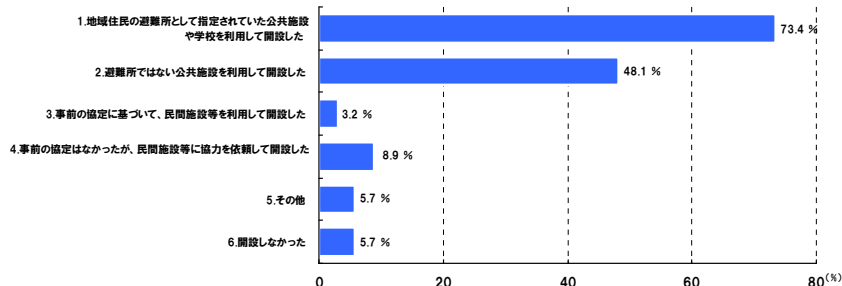
B) 市区町村の対応

主な調査結果③帰宅困難者等への一時滞在施設の開設状況

○帰宅困難者等の一時滞在施設を開設した市区町村は約94%の149であった。一時滞在施設は、「地域住民の避難所として指定されていた公共施設や学校を利用して開設」(約73%:116市区町村)、「避難所ではない公共施設を利用して開設」(約48%:76市区町村)されたケースが多い。149市区町村が把握している3月11日に帰宅困難者等の一時滞在施設として開設された施設の総数は、1,245箇所であった。

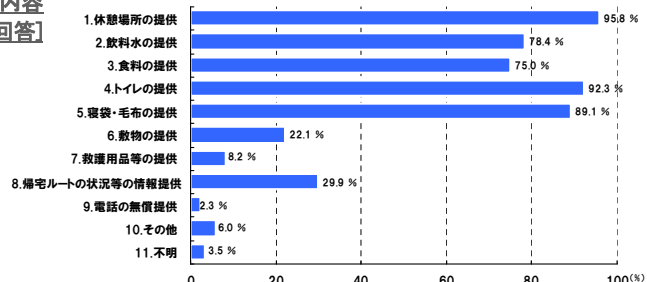
○開設された施設で行われた支援内容は、「休憩場所の提供」が約96%の1,193施設で最も多く、次いで「トイレの提供」、「寝袋・毛布の提供」、「飲料水の提供」、「食料の提供」の順であった。

一時滞在施設の開設 (n=158) [複数回答]



当該施設で行った支援内容

(n=1245: 市区町村が把握している一時滞在施設数) [複数回答]



首都直下地震を想定すると、地域の避難所以外に、帰宅困難者の一時滞在施設を確保することが課題

B) 市区町村の対応

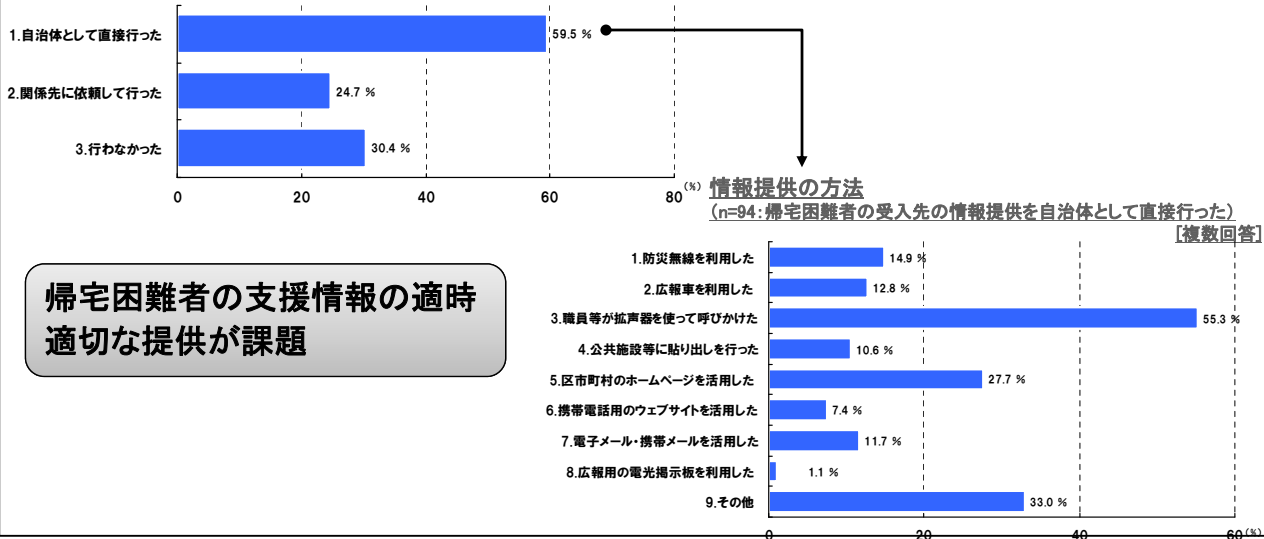
主な調査結果④帰宅困難者の受入先の情報提供

○帰宅困難者の受入先の情報提供を「自治体として直接行った」のは約60%の94市区町村、「関係先に依頼して行った」のは約25%の39市区町村、「行わなかった」のは約30%の48市区町村であった。

○「自治体が直接行った」際の方法としては、「職員等が拡声器を使って呼びかけた」が約55%の52自治体で最も多く、次いで「市区町村のホームページを活用した」、「防災無線を利用した」、「広報車を利用した」の順であった。

帰宅困難者の受入先の情報提供 (n=158)

[複数回答]



帰宅困難者の支援情報の適時適切な提供が課題

B) 市区町村の対応

主な調査結果⑤帰宅困難者等対策の取組

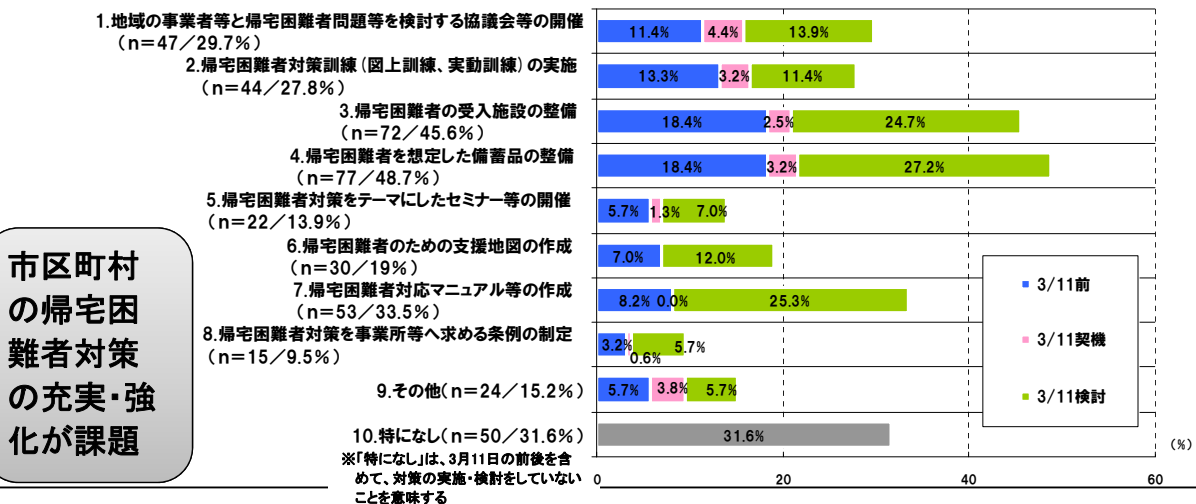
○3月11日以前から実施されていた帰宅困難者対策で最も多くの市区町村が実施していたものは、「帰宅困難者の受入施設の整備」と「帰宅困難者を想定した備蓄品の整備」であった(いずれも約18%:29市区町村)。

○3月11日を契機として実施された帰宅困難者対策で最も多くの市区町村が実施したものは、「地域の事業者等と帰宅困難者問題等を検討する協議会等の開催」(約4%:7市区町村)であった。

○3月11日を契機として実施が検討されている帰宅困難者対策で最も多くの市区町村で検討されているものは、「帰宅困難者を想定した備蓄品の整備」(約28%:43市区町村)、次いで「帰宅困難者対応マニュアル等の作成」(約25%:40市区町村)、「帰宅困難者の受入施設の整備」(約25%:43市区町村)であった。

○3月11日前後を含めて、帰宅困難者対策を実施・検討していない市区町村は、約32%(50市区町村)であった。

帰宅困難者等対策の取組 (n=158) [単一回答]



市区町村の帰宅困難者対策の充実・強化が課題

C)企業の対応

調査概要

<1. 調査名>

平成23年3月11日東北地方太平洋沖地震に際しての首都圏の企業における帰宅困難者対応の実態調査

<2. 対象>

東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県に所在する企業

日本経済団体連合会及び商工会議所(東京商工会議所等)の協力を得て、両団体の会員企業を対象に回答を依頼

<3. 調査期間等>

平成23年10月7日(金)～11月11日(金) 調査会社のWEB上において質問票への回答を入力する形式で実施

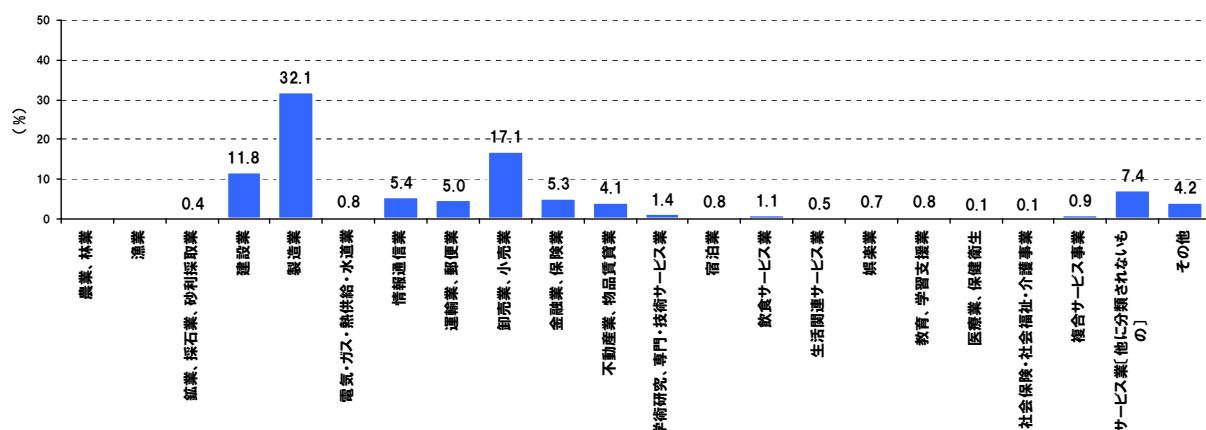
<4. 有効回答数>

739社(11月11日時点)

<回答企業の概要>

事業内容は、製造業が約32%と最も多く、ついで卸売業・小売業が約17%、建設業が約12%の順である。

回答企業の事業内容(n=739)[単一回答]



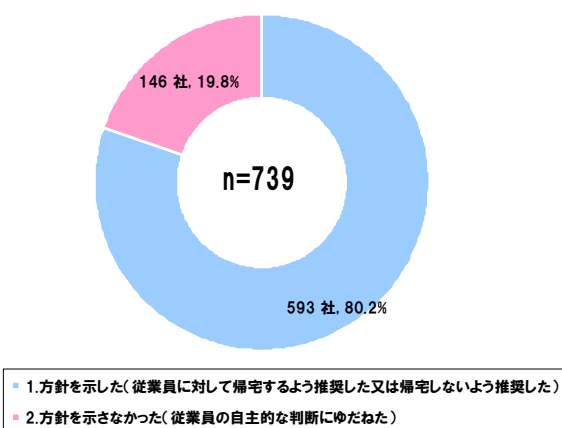
C)企業の対応

主な調査結果①従業員への帰宅方針の提示の有無

○3月11日の東北地方太平洋沖地震に際して、約80%の企業が従業員に対して帰宅についての何らかの方針を示していた。

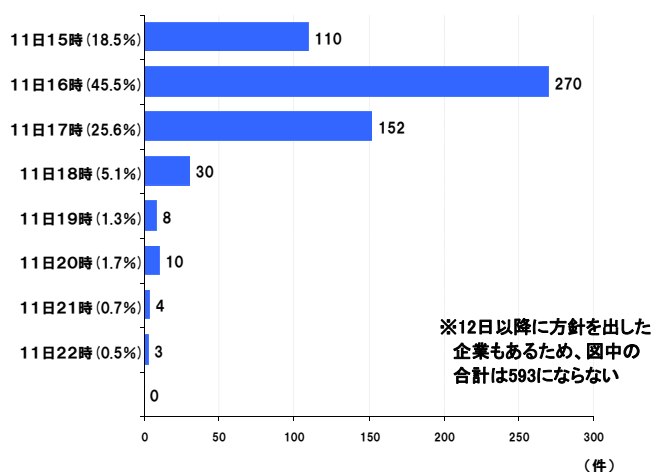
○従業員に対する帰宅方針を初めて示したのは、11日16時台が最も多い。

帰宅についての方針の有無[単一回答]



帰宅に関する方針を出した日時(初回)

(n=593: 方針を示した企業) [単一回答]

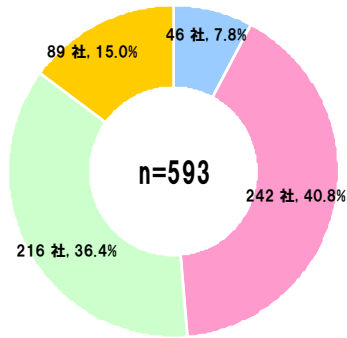


C) 企業の対応

主な調査結果②従業員への帰宅方針の提示内容

○帰宅方針(初回)の内容としては、「全ての従業員に対して職場に留まるように呼びかけた」企業が約8%、「大部分の従業員に対して職場に留まるように呼びかけた」企業が約41%であったのに対して、「原則として帰宅するように呼びかけた」企業が約36%であった。

帰宅に関する方針の内容(初回)(方針を示した企業)[単一回答]



※実態調査では、複数回にわたって帰宅方針を示した場合、それぞれについてその内容を尋ねているが、多くの企業は1回だけのため、初回の方針について分析することとした

- 1. 全ての従業員に対して職場に留まるように呼びかけた
- 2. 大部分の従業員に対して職場に留まるように呼びかけた(帰宅希望者、短距離で徒歩帰宅可能者以外)
- 3. 災害対応要員以外又は全ての従業員に対して帰宅するように呼びかけた
- 4. その他

注) 2. は、「特に帰宅を希望する従業員以外は、職場に留まるように呼びかけた(事情を抱える従業員は、帰宅するように呼びかけた)」と「短距離で徒歩帰宅できる従業員以外は、職場に留まるように呼びかけた(短距離で徒歩帰宅できる従業員は、帰宅するように呼びかけた)」の合計

3. は、「災害対応要員以外の従業員は、帰宅するように呼びかけた」と「全ての従業員に対して帰宅するように呼びかけた」の合計

一斉帰宅を抑制するためには、企業の協力が不可欠

C) 企業の対応

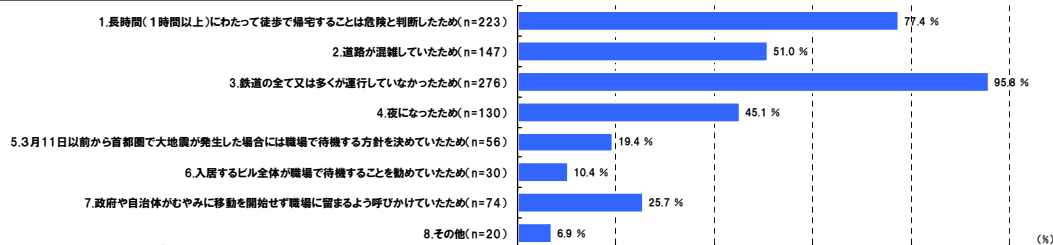
主な調査結果③従業員への帰宅推奨の理由

○従業員に対して帰宅を推奨しなかった(留まるように呼びかけた)理由で多いものは、「鉄道の全て又は多くが運行していなかったため」(約96%:276社)、「長時間(1時間以上)にわたって徒歩で帰宅することは危険と判断したため」(約77%:223社)であった。

○従業員に対して帰宅を推奨した理由で多いものは、「従業員から帰宅の要望があったため」(約63%:288社)、「早期に帰宅させる方が安全と判断したため」(約58%:264社)であった。

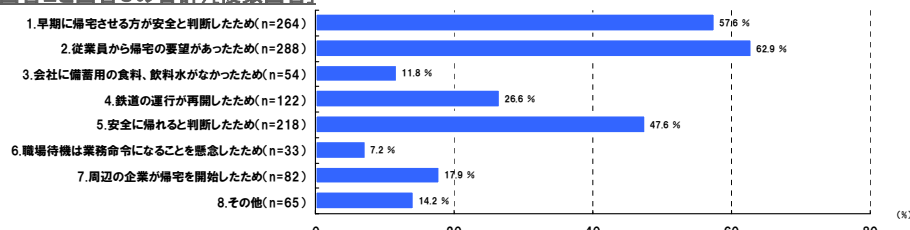
帰宅を推奨しなかった理由(初回)

(n=288: P21の円グラフの回答1と回答2の合計)[複数回答]



帰宅を推奨した理由(初回)

(n=458: P21の円グラフの回答2と回答3の合計)[複数回答]



首都直下地震による被害様相を踏まえた一斉帰宅抑制の意義の周知・啓発が課題

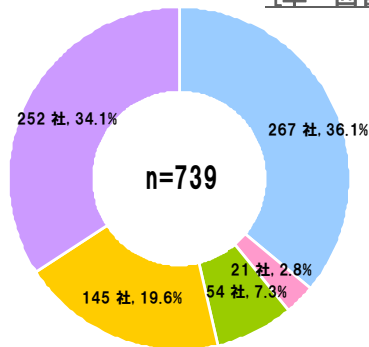
C) 企業の対応

主な調査結果④在館者や地域の帰宅困難者の社屋内への受入の有無

○3月11日の本社社屋の在館者に対して、「鉄道の運行が再開されるまで、社屋内に留まっていただいて構わないこととした」企業は約36%であった。

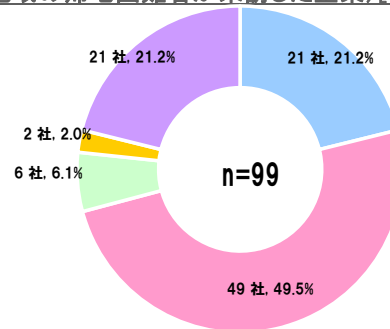
○3月11日に地域の帰宅困難者が本社社屋に来訪した場合、「鉄道の運行が再開されるまで留まっていただいて構わないこととした」企業は約71%であり、特に、積極的に社屋内に受け入れた企業は約21%であった。

地震発生時の本社社屋内の在館者への対応
[単一回答]



- 1. 鉄道の運行が再開されるまで、社屋内に留まっていただいて構わないこととした
- 2. 通常の営業時間(就業時間)中は留まっていただいて構わないこととしたが、その後は社屋外に誘導した
- 3. 地震から間もないうちに社屋外へ誘導した
- 4. 特段の行為はしなかった
- 5. 従業員以外の者は平常時からほとんど社屋にはいない

地震後に来館した地域の帰宅困難者への対応
(地域の帰宅困難者が来訪した企業)[単一回答]



- 1. 鉄道の運行が再開されるまで、地域の帰宅困難者を積極的に社屋内に受け入れ、留まっていただいて構わないこととした
- 2. 自主的に来訪された方は、鉄道の運行が再開されるまで、社屋内に留まっていただいて構わないこととした
- 3. 通常の営業時間(就業時間)中は留まって構わないこととしたが、その後は社屋外に誘導した
- 4. 社屋内に受け入れて留まっていたことはできなかったが、飲料水やトイレの提供などの支援は行った
- 5. 社屋内にすることはしなかった

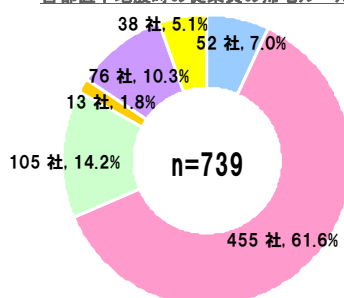
C) 企業の対応

主な調査結果⑤首都直下地震時の従業員の帰宅ルール

○首都直下地震を想定した場合の従業員の帰宅ルールを尋ねたところ、「全ての従業員に対して翌朝以降又は交通機関の運行が回復するまで職場に待機させる」と考えている企業は7%、「帰宅希望者や短距離徒歩帰宅者以外の大部分の従業員は職場に待機させる」と考えている企業が約62%であるのに対して、「災害対応要員以外又は全ての従業員を早期に帰宅させる」と考えている企業が約14%であった。

○「災害対応要員以外又は全ての従業員を早期に帰宅させる」と考えている企業では、「3月11日に徒歩帰宅が可能であったため」という理由を挙げている企業が多い(約53%:56社)。

首都直下地震時の従業員の帰宅ルールとして考えているもの[単一回答]

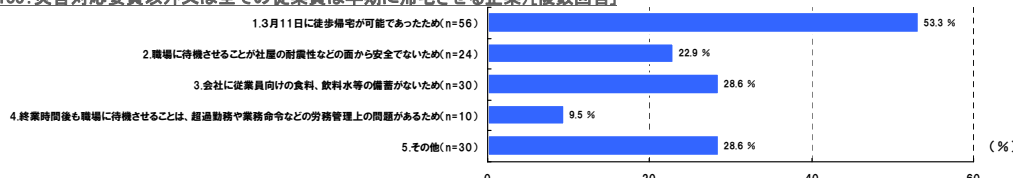


- 1. 全ての従業員に対して翌朝以降又は交通機関の運行が回復するまで職場に待機させる
- 2. 大部分の従業員は職場に待機させる(帰宅希望者、短距離徒歩帰宅者以外)
- 3. 災害対応要員以外又は全ての従業員を帰宅するように呼びかける
- 4. 終業時間までは基本的に職場に待機させるが、終業時間後については従業員の判断にゆだねる
- 5. その他
- 6. 特にルールは考えていない

注2. は、「特に帰宅を希望する従業員以外は、職場に待機させる」と「短距離で徒歩帰宅できる従業員以外は、職場に待機させる」の合計
3. は、「災害対応要員以外の従業員は、早期に帰宅させる」と「全ての従業員を早期に帰宅させる」の合計

従業員を早期に帰宅させる理由

(n=105:災害対応要員以外又は全ての従業員は早期に帰宅させる企業)[複数回答]

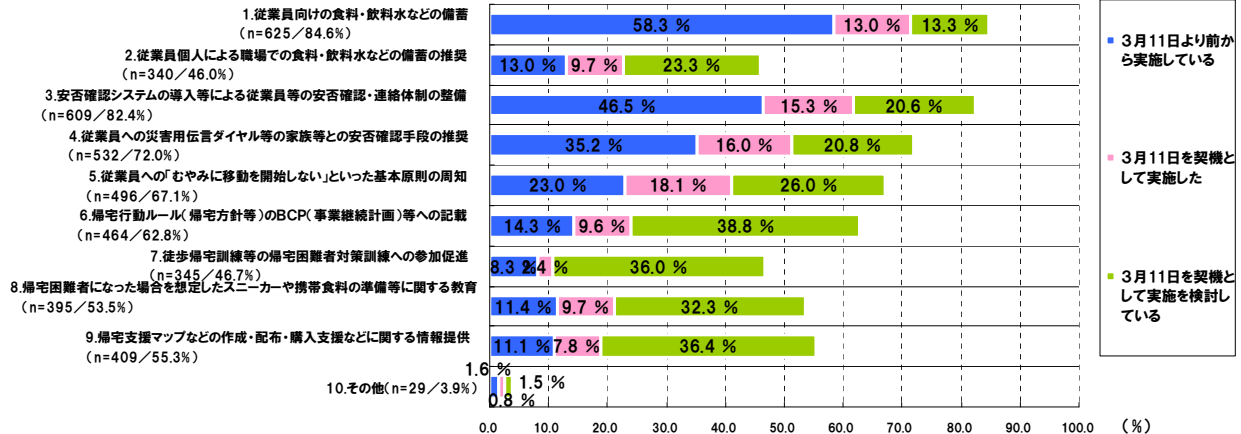


C) 企業の対応

主な調査結果⑥従業員対象の帰宅困難者対策の取組

- 3月11日以前から実施されていた従業員を対象とした帰宅困難者対策で最も多くの企業が実施していたものは、「従業員向けの食料・飲料水などの備蓄」(約58%:431社)であった。
- 3月11日を契機として実施された従業員を対象とする帰宅困難者対策で最も多くの企業が実施したものは、「従業員への「むやみに移動を開始しない」といった基本原則の周知」(約18%:134社)であった。
- 3月11日を契機として実施が検討されている従業員を対象とした帰宅困難者対策で最も多くの企業が検討しているものは、「帰宅行動ルール(帰宅方針等)のBCP(事業継続計画)等への記載」(約39%:287社)であった。

従業員を対象とした帰宅困難者対策の実施状況(n=739)[複数回答]



企業における帰宅困難者対策の一層の充実が必要

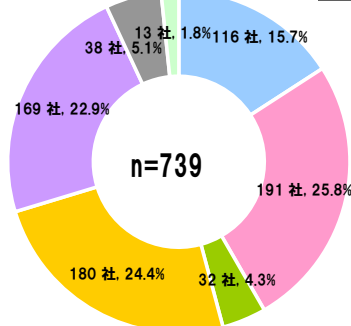
C) 企業の対応

主な調査結果⑦首都直下地震時における在館者や地域の帰宅困難者への対応

- 首都直下地震が発生した際に、在館者に対して、何らか「翌朝以降又は交通機関の運行が回復するまで社屋内に待機させる」よう考えている企業は約42%(307社)であった。
- 首都直下地震が発生した際に、地域の帰宅困難者に対して、在館者と同様に「社屋内に待機させる」よう考えている企業は約71%(927社)を占める。ただし、積極的な受け入れを考えている企業は約6%(47社)であった。

在館者への対応として対応として考えているもの

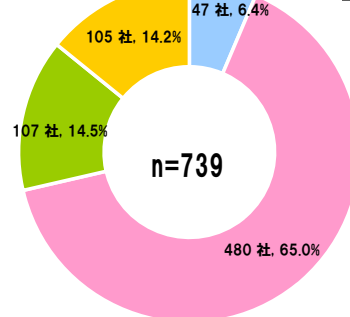
[単一回答]



- 1. 建物に被害がなければ、全ての在館者に対して翌朝以降又は交通機関の運行が回復するまで社屋内に待機させる
- 2. 移動を希望する在館者以外は、1. のように社屋内に待機させる
- 3. 地震発生後、速やかに建物外へ誘導する
- 4. 基本は一時的に社屋内に待機させるが、その後は在館者の判断にゆだねる
- 5. 従業員以外の者は平常時からほとんど社屋にいない
- 6. その他
- 7. 特にルールは考えていない

地域の帰宅困難者への対応として考えているもの

[単一回答]



- 1. 積極的に受け入れた上で、在館者と同様の対応をとる
- 2. 自主的に来訪した方については、在館者と同様の対応をとる
- 3. 外部からの来訪者は、建物内に受け入れない
- 4. その他

地域の帰宅困難者に対する企業の協力が必要

< 1. 目的 >

平成23年3月11日東北地方太平洋沖地震に際しての首都圏の主要駅における帰宅困難者対応の実態調査

< 2. 対象 >

JR東日本、日本民営鉄道協会、東京都交通局の協力を得て、以下の24ターミナル駅(59駅)に対して回答を依頼

東京都は、乗降者数の上位15駅及び東京都によるモデル事業(駅前滞留者対策訓練)実施駅
神奈川県、千葉県、埼玉県は、各鉄道路線の乗降者数の上位2駅及び県庁所在地駅

[駅名]

新宿 池袋 渋谷 北千住 東京 品川 高田馬場 新橋 秋葉原 上野 町田 有楽町 吉祥寺
飯田橋 押上 八王子 蒲田 横浜 川崎 柏 船橋 千葉 大宮 浦和

< 3. 調査期間 >

平成23年10月11日(火)～28日(金)

調査会社のWEB上において質問票への回答を入力する形式で実施

< 4. 有効回答数 >

対象駅59駅のすべて

JR: 23駅

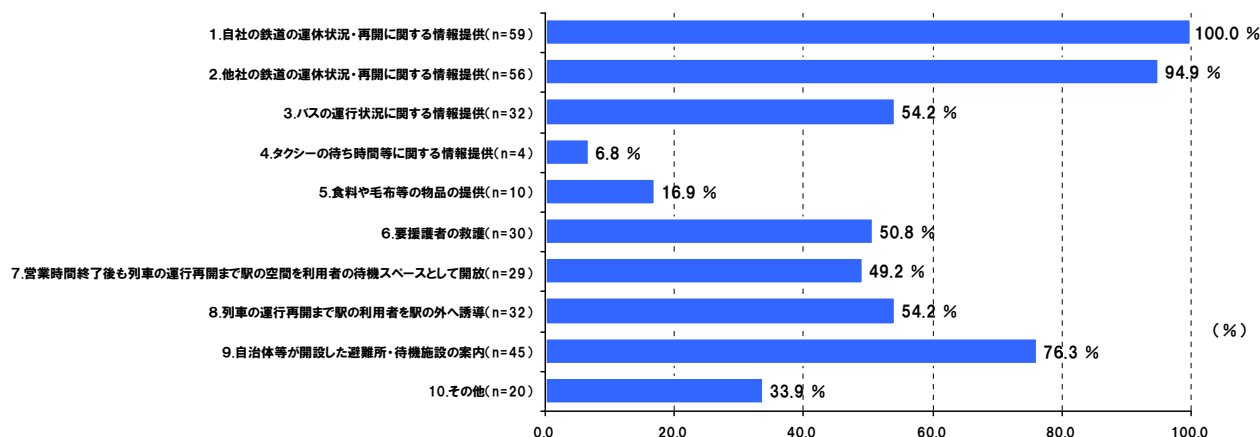
都営地下鉄: 3駅

東京メトロ: 12駅

その他私鉄: 21駅

- 「自社及び他社の鉄道の運休状況や再開に関する情報提供」はほとんどの駅で行われているほか、「自治体等が開設した避難所・待機施設の案内」も約76%の45駅で案内されている。
- 「営業時間終了後も列車の運行再開まで駅の空間を待機スペースとして開放した」駅と「列車の運行再開まで駅の利用者を駅の外へ誘導した」駅は、ほぼ半数ずつである。
- 物品を提供した駅は、約17%(10駅)であり、主に敷物・毛布の提供が行われている。

駅の利用者への対応(n=59)[複数回答]



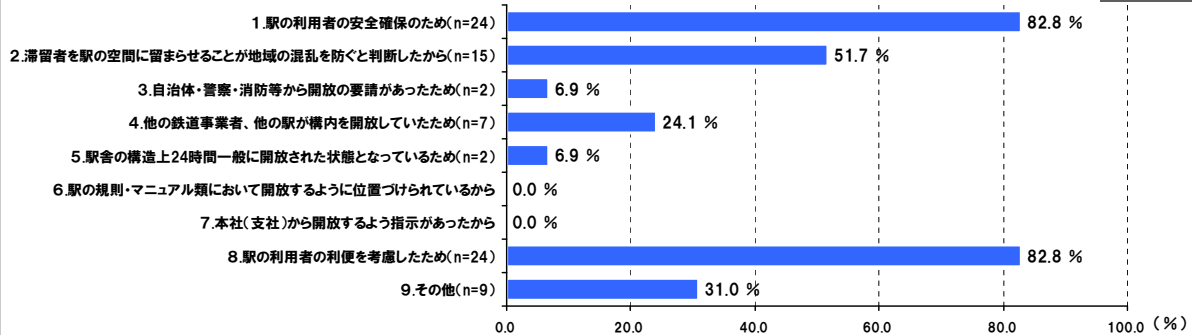
D) 主要駅の対応

主な調査結果②3月11日の駅利用者への対応

○「営業時間後も列車の運行再開まで駅を待機スペースとして開放した」駅は約50% (29駅) あるが、その対応の理由は「駅の利用者の安全確保のため」と「駅の利用者の利便を考慮したため」が最も多い (いずれも約83% : 24駅)。また、開放したスペースとしては、「改札外の空間」がほとんどである。

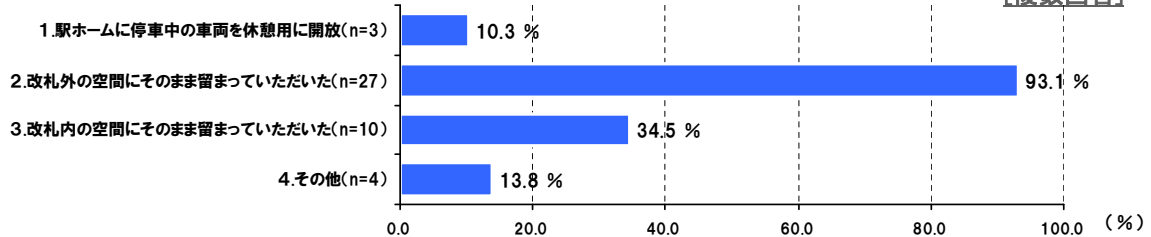
駅を待機スペースとして開放した理由 (n=29: 営業時間後も駅の空間を利用者の待機スペースとして開放した駅)

[複数回答]



待機スペースとして開放した場所 (n=29: 営業時間後も駅の空間を利用者の待機スペースとして開放した駅)

[複数回答]



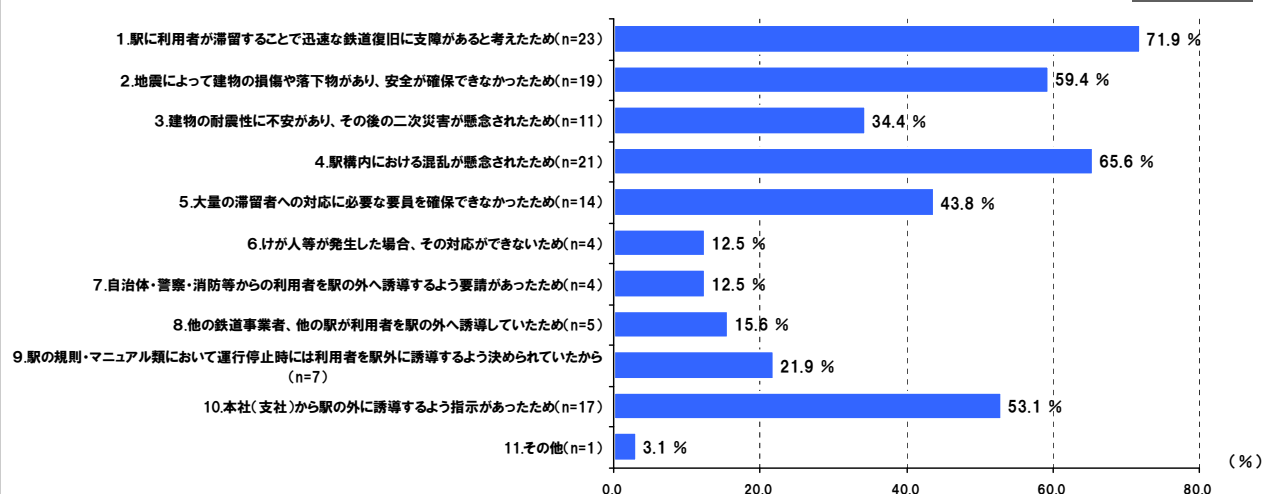
D) 主要駅の対応

主な調査結果③3月11日の駅利用者への対応

○「列車の運行再開まで駅の利用者を外へ誘導した」駅も約53% (32駅) あり、その対応の理由は「駅に利用者が滞留することで迅速な鉄道復旧に支障があると考えたため」(約72% : 23駅)、「駅構内における混乱が懸念されたため」(約66% : 21駅)、「地震によって建物の損傷や落下物があり、安全が確保できなかったため」(約59% : 19駅)が多く挙げられている。

駅利用者を駅の外へ誘導した理由 (n=32: 列車の運行再開まで駅の利用者を駅の外へ誘導)

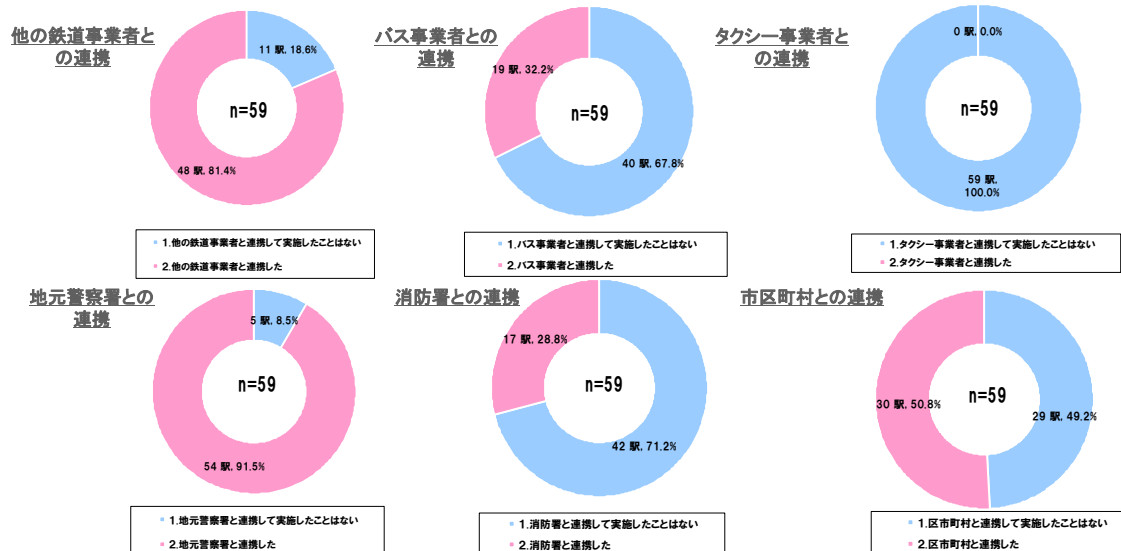
[複数回答]



D) 主要駅の対応

主な調査結果④3月11日の関係機関との連携

○他の鉄道事業者との連携(情報共有等)は約81%(48駅)で実施された。地元警察署との連携(滞留者の誘導・警備の依頼等)は約92%(54駅)で実施された。
○市区町村との連携(滞留者の待機施設の確保依頼、情報共有等)がなされた駅は半数程度であった。



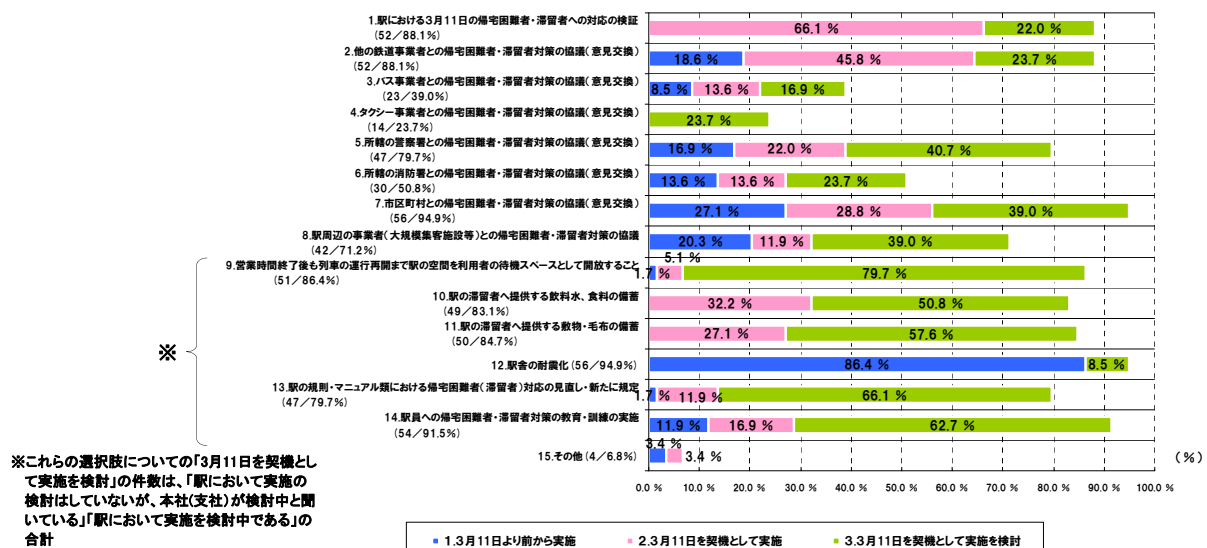
関係機関との連携、特に市区町村との連携関係の構築が課題

D) 主要駅の対応

主な調査結果⑤帰宅困難者・滞留者対策の取組

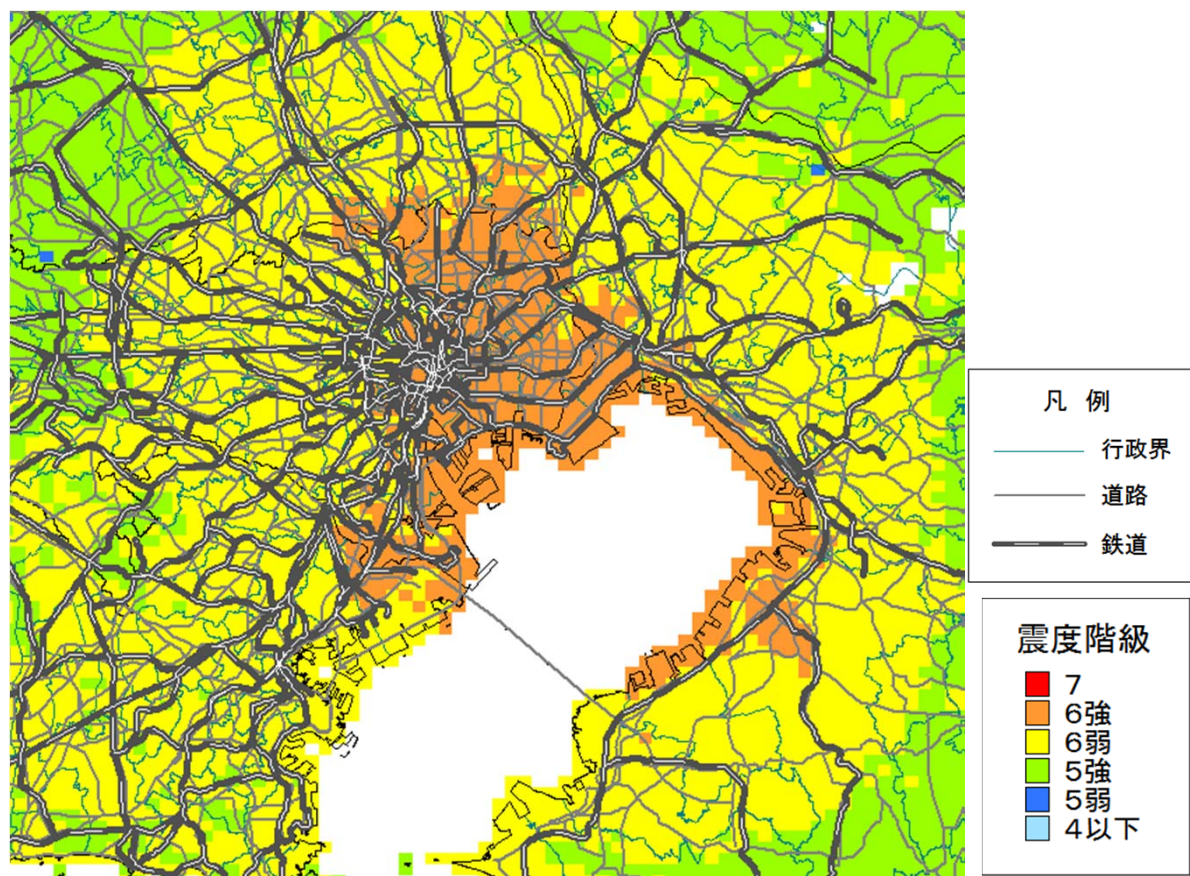
○3月11日以前から実施されていた帰宅困難者対策で最も多くの駅が実施していたものは、「駅舎の耐震化」を除くと「市区町村との帰宅困難者・滞留者対策の協議(意見交換)」(約27%:16駅)であった。
○3月11日を契機として実施されたものは、「駅における3月11日の帰宅困難者・滞留者への対応の検証」(約66%:39駅)のほか、「他の鉄道事業者との帰宅困難者・滞留者対策の協議(意見交換)」(約46%:27駅)であった。
○3月11日を契機として検討されているものは、「営業時間終了後も列車の運行再開まで駅の空間を利用者の待機スペースとして開放すること」(約80%:47駅)であった。

帰宅困難者・滞留者対策に関連する取組(n=59)[複数回答]

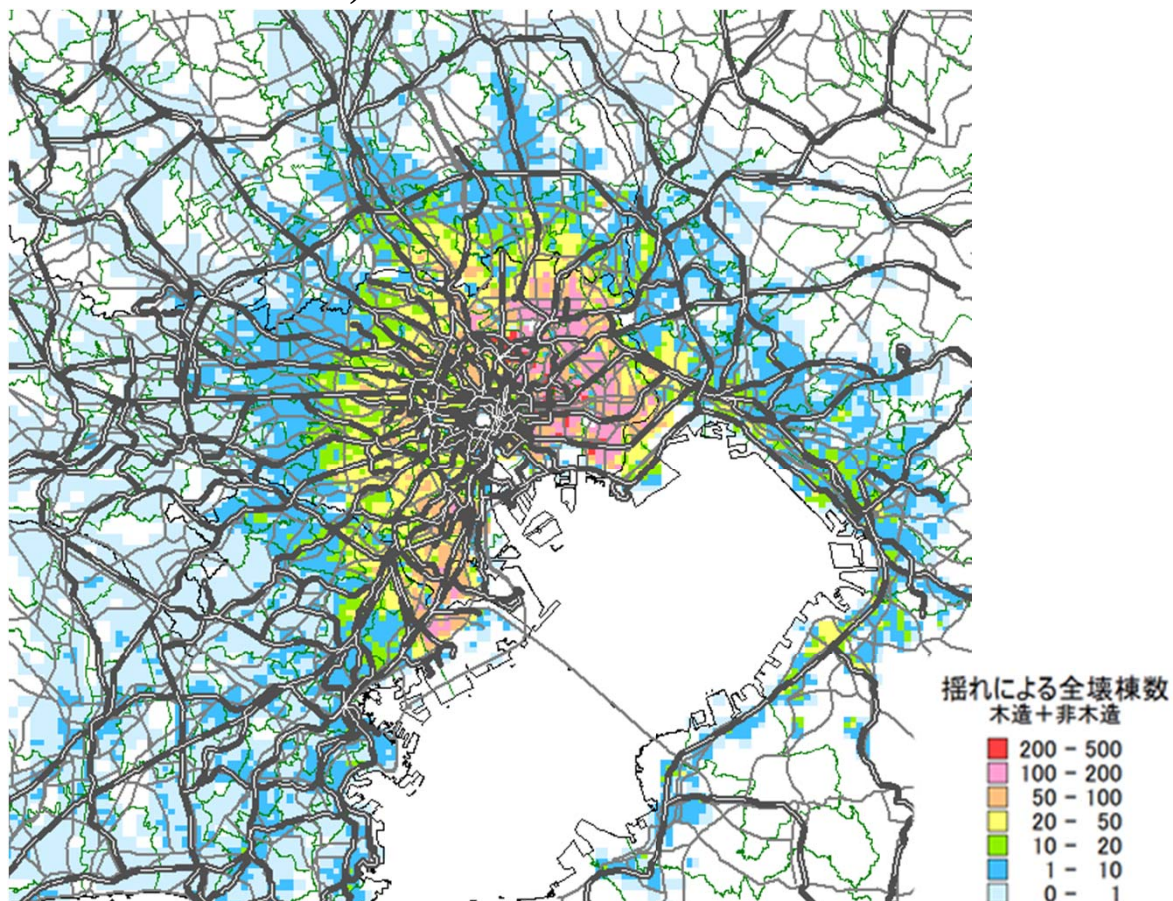


検討の前提となる東京湾北部地震(M7.3)

東京湾北部地震(M7.3) による震度分布(1kmメッシュ単位)



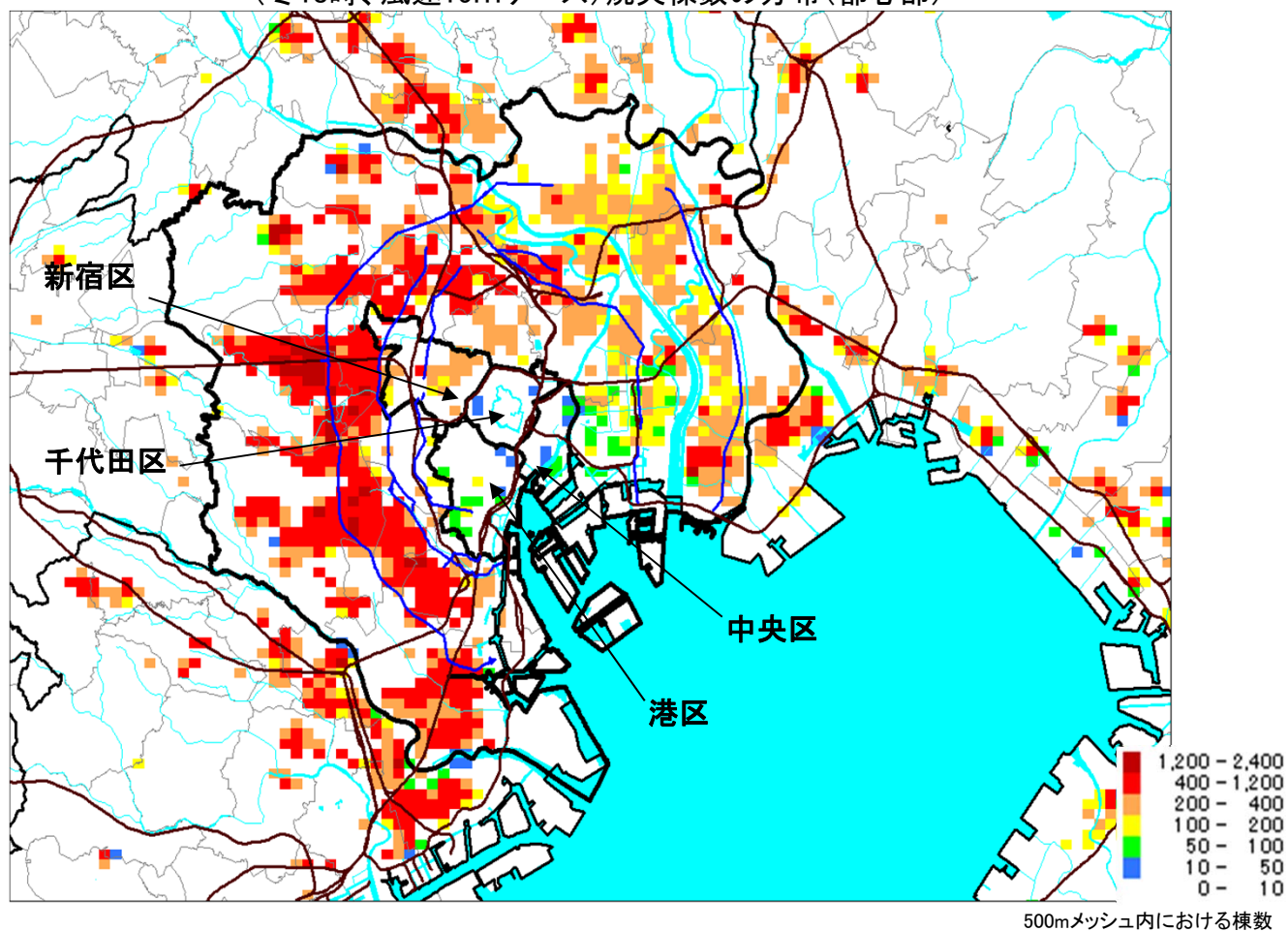
東京湾北部地震(M7.3) による全壊棟数分布(500mメッシュ単位)



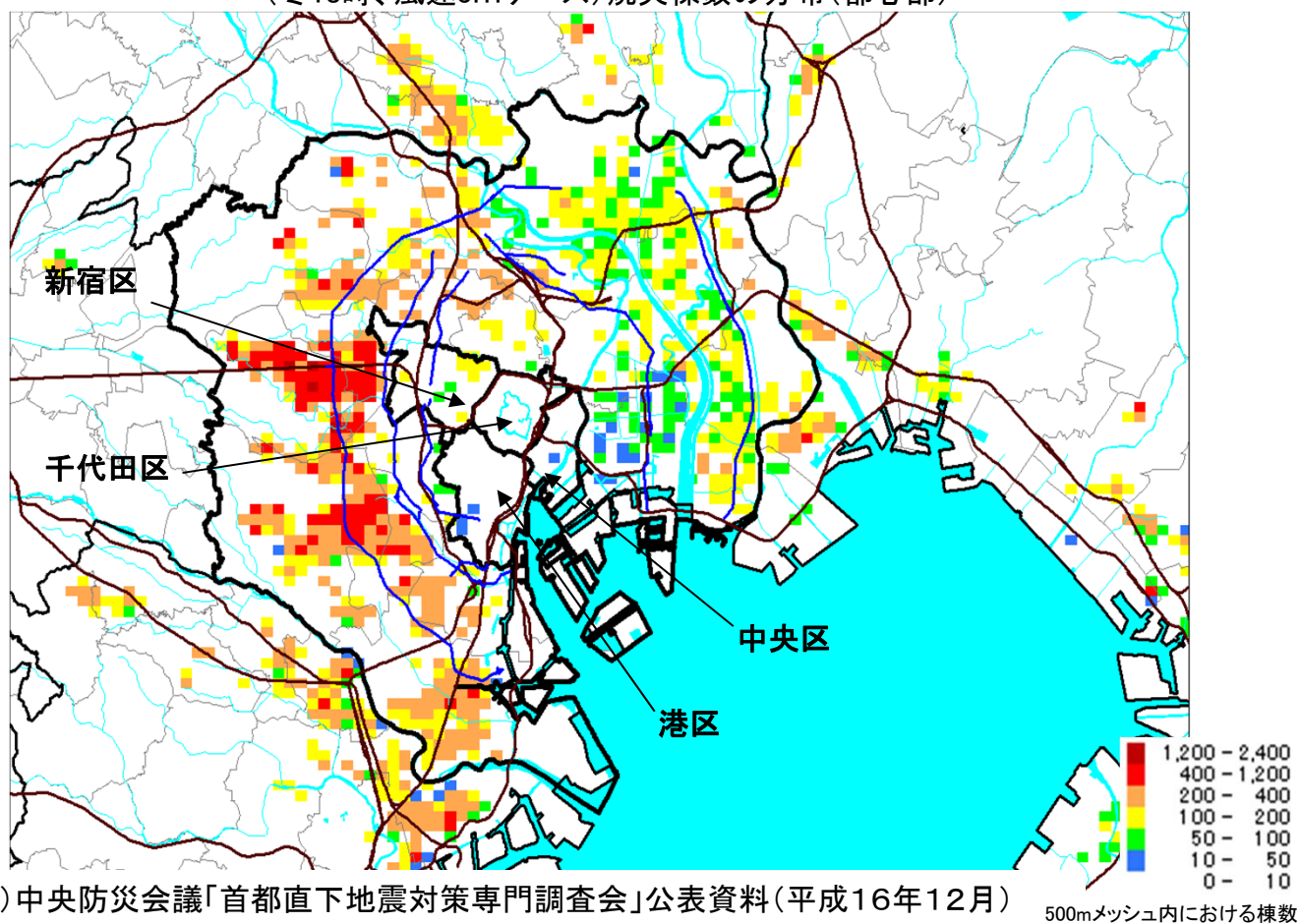
(出典)中央防災会議「首都直下地震対策専門調査会」公表資料(平成16年12月)

東京湾北部地震(M7.3)による火災被害の分布(500mメッシュ単位)

(冬18時、風速15mケース)焼失棟数の分布(都心部)



(冬18時、風速3mケース)焼失棟数の分布(都心部)



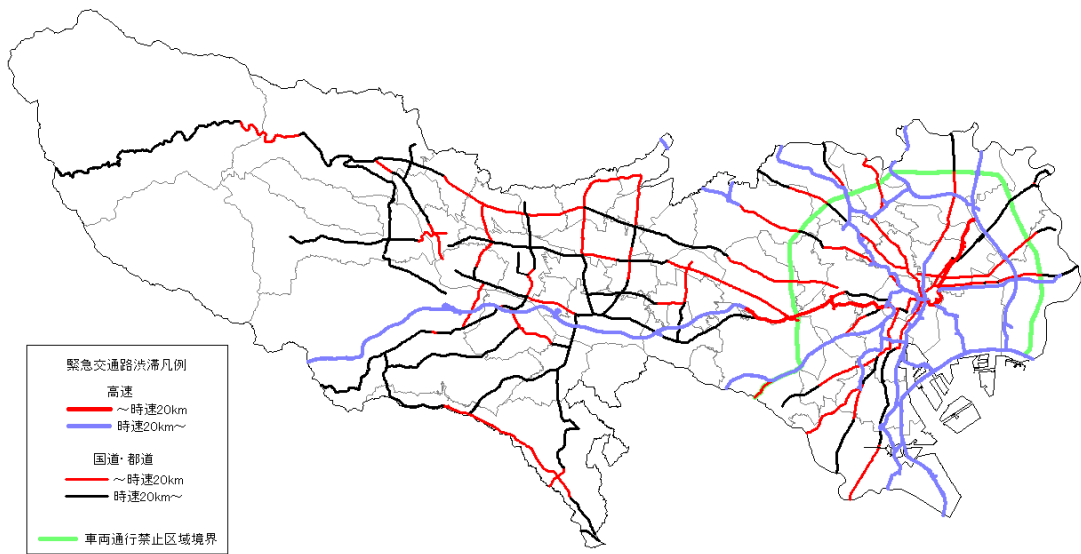
(出典) 中央防災会議「首都直下地震対策専門調査会」公表資料(平成16年12月)

図 9 緊急交通路の交通支障

①緊急交通路における渋滞箇所

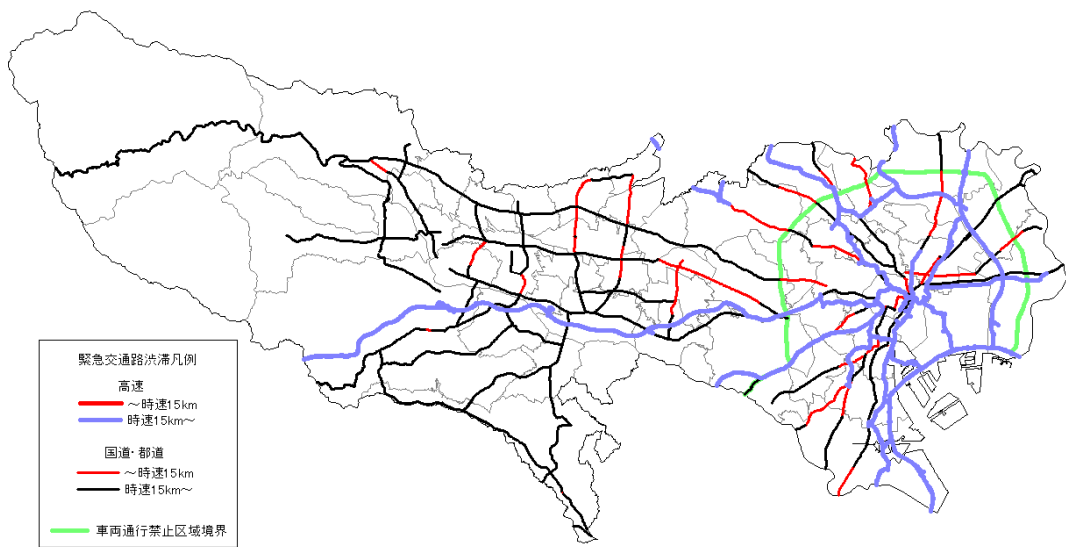
- ・ 平日混雑時平均旅行速度（km／時）が 20km 以下及び 15km 以下の区間を渋滞箇所とした。
- ・ 緊急交通路のうち、平成 11 年度道路交通センサスにデータがある区間の渋滞箇所を示している。
- ・ 車両通行禁止区域は環状七号線と国道 246 号線からなり、大規模災害時には都心部側が通行禁止となる。

9－1 渋滞箇所（時速 20 km以下 高速道路及び国道・都道）



出所：平成 11 年度道路交通センサス 一般交通量調査

9－2 渋滞箇所（時速 15 km以下 高速道路及び国道・都道）



出所：平成 11 年度道路交通センサス 一般交通量調査

②震度 6 強以上エリアと被害可能性橋梁

- ・ 震度 6 強以上エリアにある緊急交通路上の橋梁のうち、昭和 55 年以前に架設され、耐震補強が行われていない被害可能性のある橋梁を、地図上にプロットする。
- ・ 高速道路は全て耐震補強工事が完了しているために原則として大被害を受けないことから、本検討における対象道路から除外している。

9-4 東京湾北部地震 M7.3

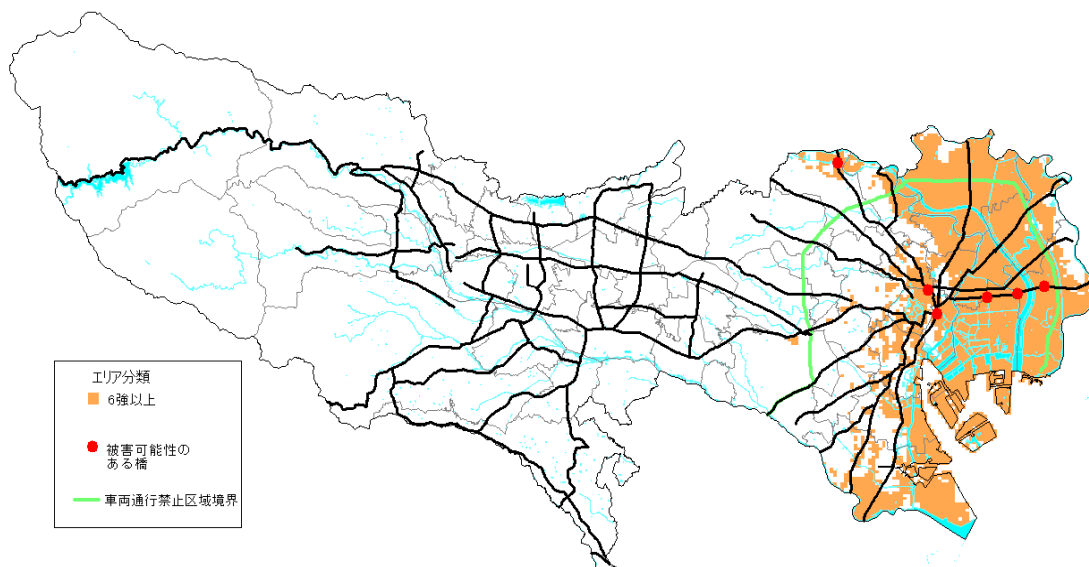
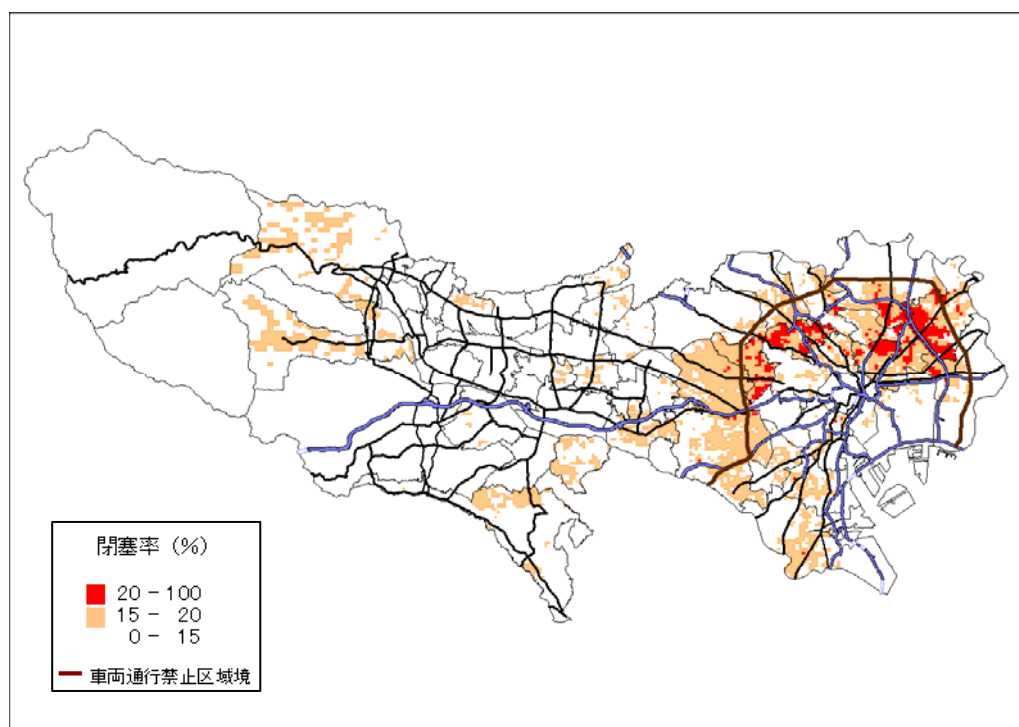


図 8 細街路の閉塞率分布

8-2 東京湾北部地震 M7.3



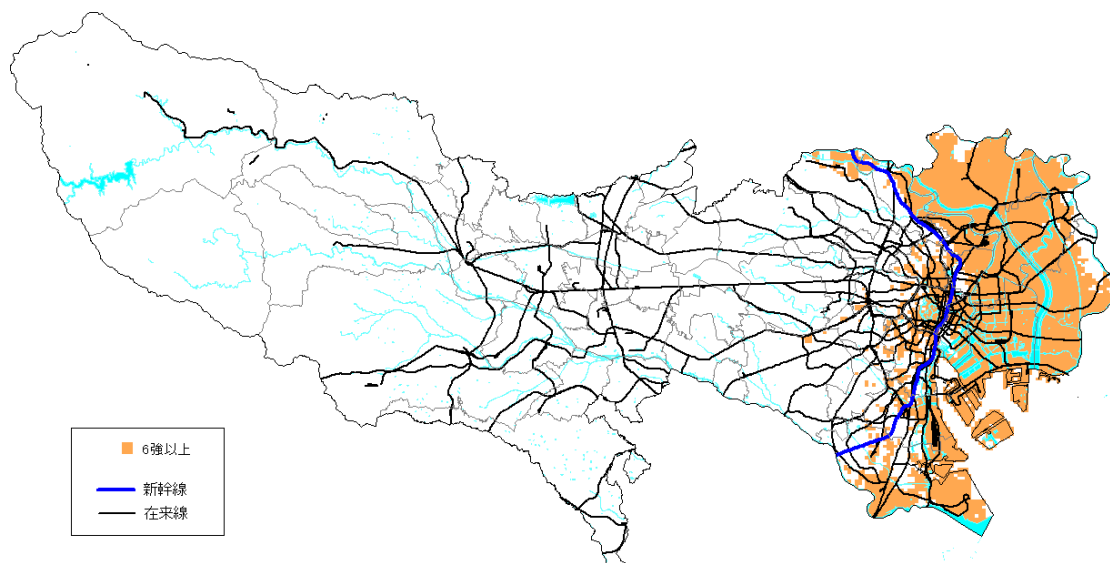
※車両通行禁止区域境界は、警視庁の定める環状七号線と国道 246 号線からなる境界線である。

図 10 鉄道被害

- ・大被害：機能支障に至る程度の橋梁・高架橋の被害（崩壊、倒壊、耐荷力に著しい影響がある損傷）
- ・中小被害：機能支障に至らない程度の橋梁・高架橋の被害（短期的には耐荷力に影響のない損傷）
- ・各表題の大被害・中小被害は、新幹線・在来線（JR在来線・私鉄・地下鉄）の合計数

10-2 東京湾北部地震 M7.3

	大被害	中小被害
東京都	28	635
区部	28	635
多摩	0	0



(単位：人)

鉄道被害による死傷者数		18 時台
新幹線・在来線	震度 6 強エリア内滞留人口	287,020
	脱線影響人口	66,302
	死者数	386
	負傷者数（重傷者含む）	6,739
	重傷者数	1,158

※震度 6 強エリア内滞留人口：エリア内の駅間人数を表す

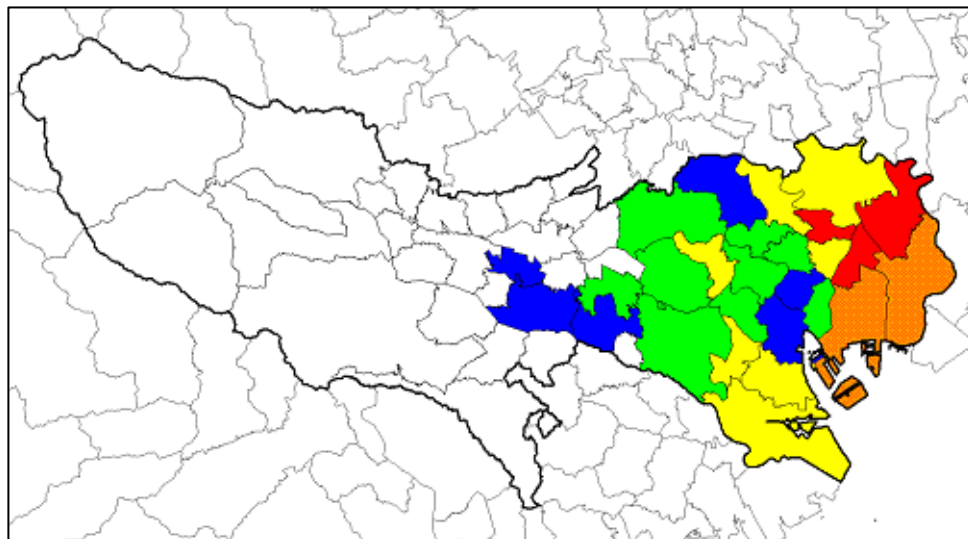
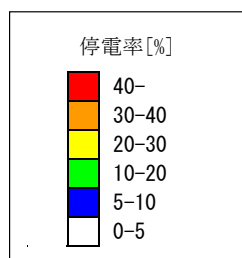
脱線影響人口：脱線車両の乗車人数を表す

図 1 1 ライフラインの被害分布

1 1 - 2 東京湾北部地震 M7. 3

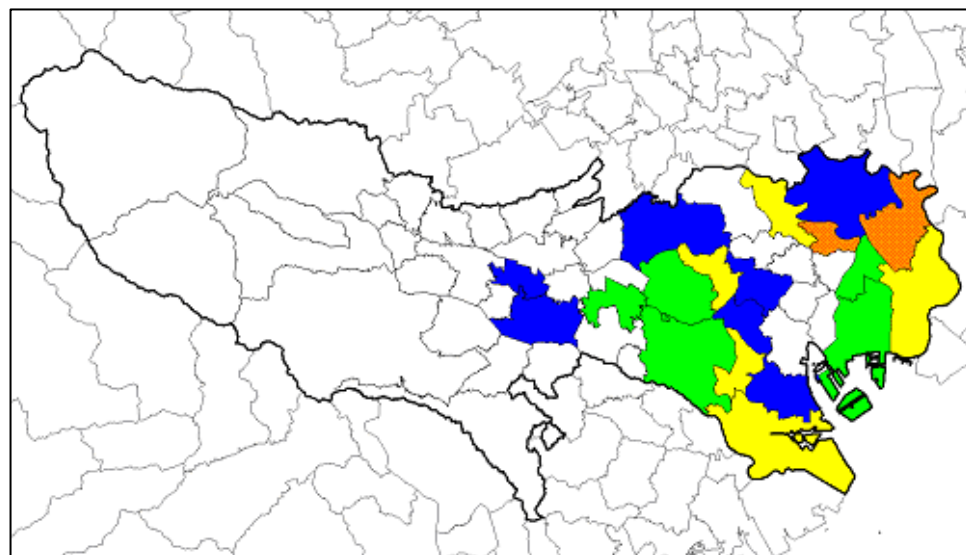
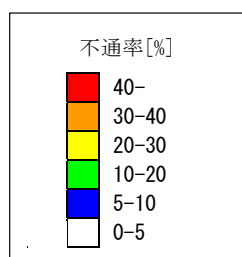
1 1 - 2 - (1)

電力



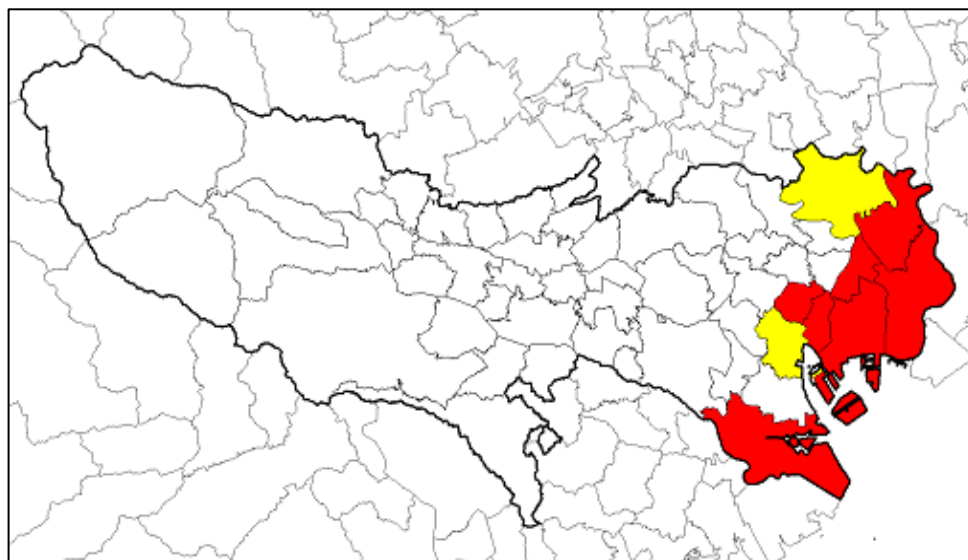
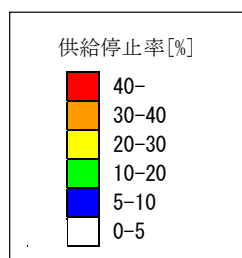
1 1 - 2 - (2)

通信



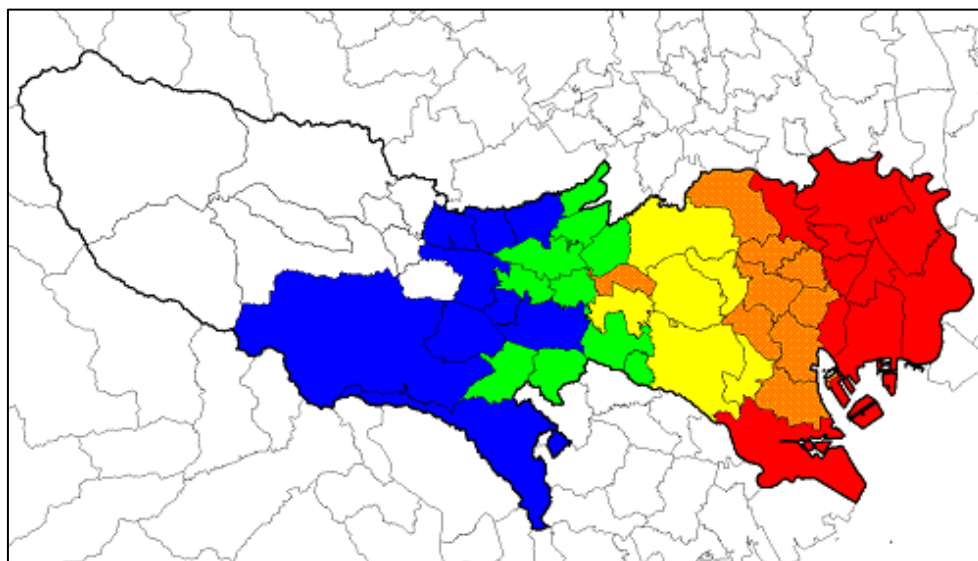
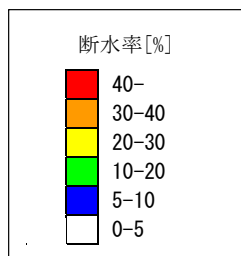
1 1 - 2 - (3)

ガス



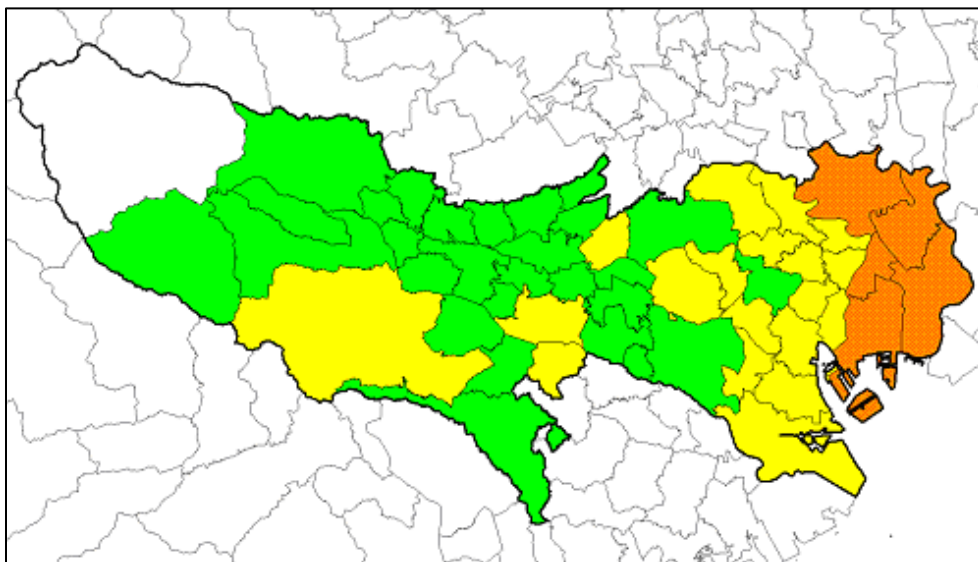
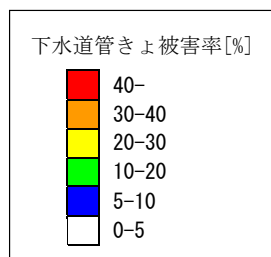
1 1 - 2 - (4)

上水道



1 1 - 2 - (5)

下水道



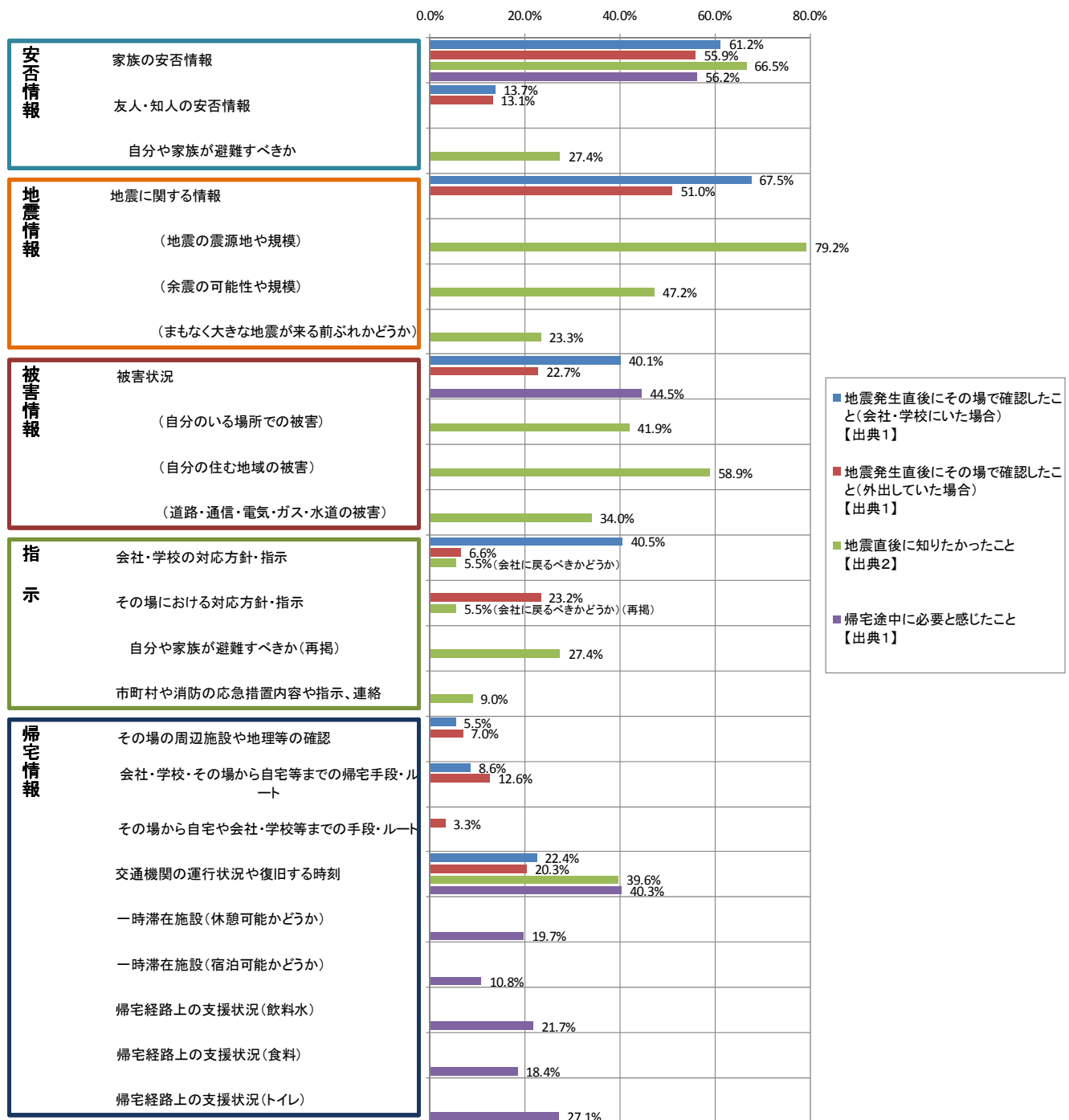
ライフライン被害総括表(東京湾北部地震 M7. 3) 風速6m/s

(単位: %)

	電力 (停電率)	通信 (不通率)	ガス (供給停止率)	上水道 (断水率)	下水道 (下水道管きよ被害率)
千代田区	6.1	0.9	59.4	37.4	23.3
中央区	11.2	1.6	100.0	68.7	28.8
港区	8.6	1.8	20.4	35.1	23.1
新宿区	13.2	7.7	0.0	30.4	19.8
文京区	15.9	3.8	0.0	35.2	22.5
台東区	27.6	4.8	0.0	65.2	29.5
墨田区	48.6	17.6	100.0	79.5	31.8
江東区	38.2	13.2	100.0	78.8	30.4
品川区	20.5	9.9	0.0	36.1	23.1
目黒区	25.1	20.2	0.0	28.1	21.7
大田区	27.3	23.4	48.9	52.5	27.3
世田谷区	16.9	15.1	0.0	25.5	19.9
渋谷区	15.0	8.3	0.0	31.4	22.1
中野区	24.5	28.0	0.0	25.3	22.0
杉並区	18.5	18.2	0.0	22.1	20.7
豊島区	13.1	4.9	0.0	31.4	20.1
北区	27.0	21.8	0.0	46.5	24.5
荒川区	43.3	30.6	0.0	69.8	29.1
板橋区	8.2	2.6	0.0	33.7	22.6
練馬区	11.1	9.3	0.0	28.4	18.1
足立区	28.6	9.7	21.8	73.2	31.2
葛飾区	44.9	38.4	71.5	73.7	32.7
江戸川区	37.1	27.7	71.1	73.3	30.5
区部計	22.9	13.2	22.9	46.3	25.4
八王子市	0.3	0.1	0.0	6.8	23.0
立川市	2.4	2.4	0.0	6.3	12.7
武蔵野市	3.3	2.2	0.0	37.0	15.4
三鷹市	11.5	10.2	0.0	20.8	15.6
青梅市	0.0	0.0	0.0	0.5	12.3
府中市	6.6	6.2	0.0	9.0	27.3
昭島市	0.0	0.0	0.0	5.0	14.4
調布市	5.2	4.7	0.0	19.4	16.1
町田市	1.2	0.9	0.0	9.4	18.7
小金井市	4.7	4.7	0.0	13.4	17.7
小平市	0.8	0.0	0.0	11.6	14.7
日野市	2.1	2.1	0.0	9.2	19.1
東村山市	0.5	0.0	0.0	10.0	16.2
国分寺市	6.4	5.1	0.0	11.0	15.2
国立市	3.1	3.5	0.0	7.9	14.5
福生市	0.0	0.0	0.0	1.7	13.3
狛江市	2.9	1.8	0.0	15.2	15.7
東大和市	0.1	0.0	0.0	8.6	15.6
清瀬市	0.8	0.0	0.0	13.0	16.0
東久留米市	1.2	0.0	0.0	13.3	18.7
武蔵村山市	0.0	0.0	0.0	5.0	13.7
多摩市	1.6	1.1	0.0	10.7	15.6
稲城市	0.9	0.0	0.0	13.3	23.4
羽村市	0.0	0.0	0.0	1.9	12.4
あきる野市	0.0	0.0	0.0	1.0	14.7
西東京市	1.2	0.0	0.0	16.3	21.8
瑞穂町	0.0	0.0	0.0	1.1	14.1
日の出町	0.0	0.0	0.0	0.6	15.6
檜原村	0.0	0.0	-	0.0	13.8
奥多摩町	0.0	0.0	-	0.0	3.9
多摩計	2.4	1.9	0.0	10.9	17.7
都計	16.9	10.1	17.9	34.8	22.3

第 4 章 資料

3月11日東北地方太平洋沖地震に際しての首都圏における情報ニーズ



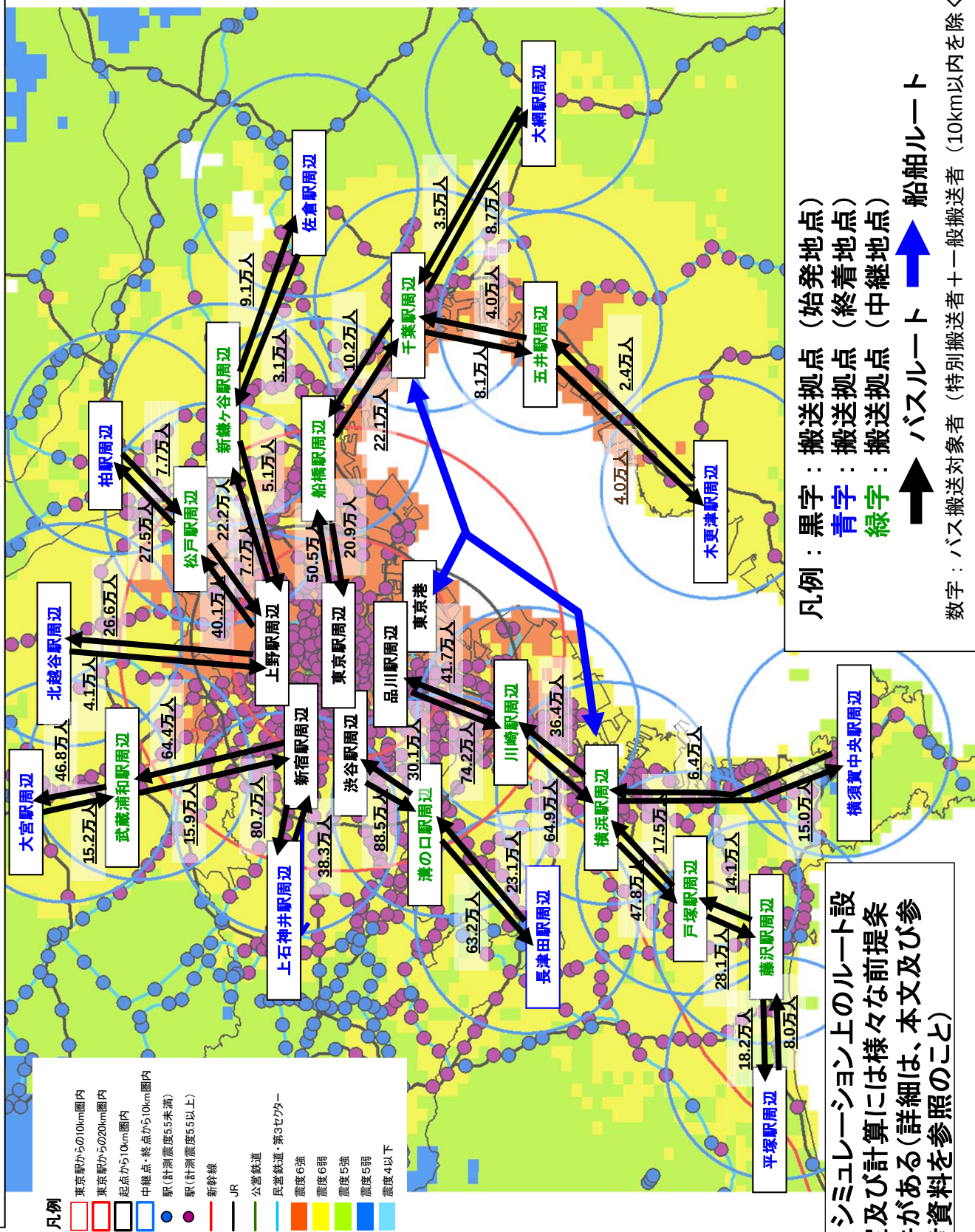
[出典1]内閣府「平成23年3月11日東北地方太平洋沖地震に際しての帰宅実験に関するアンケート調査」

[出典2]サーベイリサーチセンター「東日本大震災に関する調査(帰宅困難)」

第 7 章 資料

搬送シミュレーションのための搬送バスルートの設定と搬送対象人数（一般搬送者が最大の場合）

※計算のための設定ルート・搬送拠点であり、実際の運用に際しては別途検討が必要



注) シミュレーション上のルール設定及び計算には様々な前提条件がある(詳細は、本文及び参考資料を参照のこと)

バス・タクシー・船舶による搬送シミュレーションの設定条件

1 バスによる搬送シミュレーションの設定条件

- ・この搬送シミュレーションは、最も搬送効率が良いように運用した場合の結果であり、実際のオペレーションではさらに多くの時間がかかると考えられる。具体的には、搬送距離の長い者から優先的に搬送することとし、バス搬送開始時までには搬送対象者は、搬送拠点に移動を終わっていることを前提としている。
- ・乗合バスについては、都内の一般的な路線バス(全長10m級)を想定し、搬送人数を68人／台(一般道のみを利用する場合)、28人／台(高速道路を利用できる場合)に設定する。貸切バスについては55人／台に設定する。ただし、特別搬送者を乗合バスで搬送する場合は速度と関係なく28人／台に設定する。
- ・乗降に要する時間を20分(乗下車位置への移動5分、障害者を含む人員の乗降10分、発車時の待ち時間5分として設定)とし、一つの乗り場で1日に最大で72回乗降できるものとする。
- ・各人の待ち時間は、乗換時間に比べて長くなるため計上していない。
- ・走行速度は、一般道のみを利用した場合は平均10km/時のケースと平均20km/時のケースを想定し、高速道路を利用できる場合は高速道路区間で平均50km/時のケースも想定する。
- ・拠点間の距離は最短の道路距離とする。
- ・使用バスについては乗合バス及び貸切(大型)バスとし、各都県の保有車両の運用については各都県方面への活用を原則とする。

乗合バス車両数:東京都6,483台、神奈川県5,131台、埼玉県2,060台、
千葉県2,701台 (国土交通省調べH24.1.1現在速報値)

貸切バス車両数:東京都1,201台、神奈川県593台、埼玉県650台、
千葉県781台
(公益社団法人日本バス協会調べH23.9現在)

他県貸切バス車両数:茨城県534台、栃木県364台、群馬県306台、
山梨県134台

(公益社団法人日本バス協会調べH23.9現在)

- ・バスの運行は24時間行い、運転者は3交代制で運行する。そのため、実質の最大稼働車両数を運転者数の3分の1(33%)とする。ここで、運転者数は保有車両数の約1.5倍※であることから、実質の最大稼働車両数を保有車両数の2分の1(50%)とする。

乗合バス車両数:東京都3,241台、神奈川県2,565台、埼玉県1,030台、
千葉県1,350台

貸切バス車両数：東京都601台、神奈川県297台、埼玉県325台、
千葉県391台

※国土交通省調べ(H22. 3. 31現在)によると、関東運輸局管内の事業用自動車数が18,763台に対して運転者が28,331人であり、運転者数は車両数の約1.5倍である。

- ・周辺他県から貸切バスの応援を受ける場合、周辺他県の貸切バスの車両数の半数は通常の運行(営業)を行い、半数が応援に回ると考えると、ドライバー数から車両数の半数を引いた数値、つまり保有車両数の3分の1が応援車両数となる。

他県応援貸切バス車両数：茨城県178台、栃木県121台、群馬県102台、
山梨県44台

- ・燃料は、運転者交代時に補給することとする。
- ・搬送対象者は、搬送車両に乗り込むまでの間、搬送起点・中継地点において待機することとする。
- ・今後の待機場所の検討に当たっては、搬送起点、搬送終点における乗降時の車両距離(車の先頭から次の車の先頭まで)を、縦列駐車を迅速にできるように13m(駅前の路線バスの乗車位置の間隔)ずつとして設定する。なお、広場などで運用する場合に正面幅については6m(バス1台の正面幅2.5mであり、追い抜きが可能なように2台分プラス安全距離が必要で最低6mは必要)とする。

(仮に公園の駐車場に100mの乗り降りのための通路が2本確保できた場合、14台のバスが同時に運用可能とみなす。)

2 タクシーによる搬送シミュレーションの設定条件

- ・自力での徒歩帰宅が困難であり、何らかの輸送手段の検討が必要となる帰宅困難者である特別搬送者についてはタクシーによる搬送を考慮する。
- ・鉄道稼働エリア内に特別搬送者がいる場合または鉄道を利用して帰宅した特別搬送者は、通常どおり各人で帰宅するものとし、搬送対象者からは除くこととする。
- ・タクシーには、1台あたり4人乗車できることとする。なお、4人まとめて搬送するため、実際よりも多く走る必要があり、輸送距離を5%分割り増しするものとする。
- ・走行速度は、一般道のみを利用した場合は平均10km/時のケースと平均20km/時のケースを想定する。
- ・タクシーの運行は24時間行い、運転者は3交代制とすることを想定する。そのため、実質の最大稼働車両数を運転者数の3分の1(33%)とする。なお、東京都のタクシー車両数は特別区、武蔵野市及び三鷹市(特別区・武三交通圏)の車両数とする。

タクシー車両数：東京都26,120台、神奈川県8,021台、埼玉県3,248台、
千葉県3,426台

1都3県のタクシー車両数

事業者所在地	事業者数	車両数	従業員数 (人)	うち運転者数 (人)
合 計	1,002	55,469	132,996	122,989
埼 玉	212	6,534	11,381	10,285
千 葉	233	6,484	11,384	10,279
東京(特別区・武三交通圏)	362	31,799	83,553	78,361
神 奈 川	195	10,652	26,678	24,063

国土交通省調べ(H22. 3. 31現在)

3 船舶による搬送シミュレーションの設定条件

- ・乗降にはバスより時間がかかるため、短距離の経路設定はしない。
- ・そのため、搬送経路として、東京→横浜、東京→千葉を検討する。
- ・使用する船舶は近距離フェリーに利用されているものを想定し、1隻当たり定員600名、使用する船舶は3隻と想定する。また、パーソントリップデータの方面別搬送所要から、横浜方面に2隻、千葉方面に1隻を配分して計算する。
- ・船舶の乗船人員は、東京駅及び品川駅から事前に港への誘導を行っているものとする。
- ・船舶速度は平均13ノット(時速約24km)とする。
- ・乗船名簿の作成、乗船者の確認作業を行っての乗船となるため、乗船時間は3時間(一般的フェリーの乗船準備時間)とする。
- ・なお、船舶の利用に当たっては、港は耐震バースしか使用できない可能性があり、また災害救援活動のための輸送が優先されるため、使用可能数は限定的となるおそれがあることに留意する必要がある。

バスによる搬送シミュレーションの結果(搬送所要日数)

	バス運行速度	特別搬送者のみ	一般搬送者を含む (自宅まで10km 以内を除く)	一般搬送者を含む (自宅まで15km 以内を除く)	一般搬送者を含む (自宅まで20km 以内を除く)
① 現実ケース(最も過酷なケース) (3, 267台運用)	平均10km/時	1. 7日	6. 0日	5. 6日	5. 0日
	平均20km/時	1. 0日	3. 5日	3. 2日	2. 9日
	高速道路利用可	0. 7日	4. 4日	4. 1日	3. 6日
② 運転者確保ケース (6, 533台運用)	平均10km/時	0. 8日	3. 0日	2. 8日	2. 5日
	平均20km/時	0. 5日	1. 8日	1. 6日	1. 5日
	高速道路利用可	0. 3日	2. 2日	2. 0日	1. 8日
③ 帰宅困難者搬送重点ケース(最大 ケース) (9, 800台運用)	平均10km/時	0. 7日	2. 0日	1. 9日	1. 7日
	平均20km/時	0. 4日	1. 2日	1. 1日	1. 0日
	高速道路利用可	0. 3日	1. 5日	1. 4日	1. 2日
④ ①に加えて船舶(3隻)を利用する ケース (3, 267台運用)	平均10km/時		6. 0日	5. 5日	5. 0日
	平均20km/時		3. 5日	3. 2日	2. 9日
	高速道路利用可		4. 4日	4. 1日	3. 6日
⑤ 他県応援ケース(①に加えて応援を 受けるケース) (3, 712台運用)	平均10km/時	1. 5日	5. 3日	4. 9日	4. 4日
	平均20km/時	0. 9日	3. 1日	2. 9日	2. 6日
	高速道路利用可	0. 6日	3. 9日	3. 6日	3. 2日
⑥ 24時間以内に帰宅困難者の搬送 を終えるケース	平均10km/時	6, 835台	19, 260台	17, 424台	15, 013台
	平均20km/時		9, 258台	8, 197台	6, 808台
	高速道路利用可		6, 829台	6, 111台	5, 189台

①～⑤は、搬送完了までの所要日数を算出

⑥は、24時間以内の搬送完了に必要なバスの追加台数(貸切バス換算)

特別搬送者: 自宅までの距離に関わらず、自力での徒歩帰宅が困難であり、何らかの搬送手段の検討が必要となる帰宅困難者

一般搬送者: 自宅までの距離が一般的に徒歩帰宅可能な距離を超える帰宅困難者

バスのシミュレーション区間ごとの特別搬送者数、一般搬送者数

搬送区間	特別搬送者数		一般搬送者数					
	下り	上り	下り (自宅まで10km 以内を除く)	上り (自宅まで10km 以内を除く)	下り (自宅まで15km 以内を除く)	上り (自宅まで15km 以内を除く)	下り (自宅まで20km 以内を除く)	上り (自宅まで20km 以内を除く)
品川	111,247	52,957	630,404	364,410	573,777	299,281	495,707	235,367
川崎	97,417	64,307	552,032	300,095	511,982	239,729	467,798	188,778
横浜	132,708	45,191	752,016	256,085	636,934	208,804	482,254	162,364
溝口	94,751	34,701	536,923	196,644	472,538	160,571	398,205	123,485
長津田	120,996	57,434	685,646	325,463	625,286	270,255	526,987	220,235
上石神井	96,590	23,910	547,344	135,492	508,004	112,930	447,566	91,894
武蔵浦和	70,126	22,761	397,387	128,979	364,468	105,000	339,857	84,432
大宮	39,931	6,171	226,282	34,971	209,773	30,220	176,192	25,928
北越谷	60,084	11,542	340,476	65,411	327,125	56,143	297,564	46,565
上野	41,219	11,475	233,575	65,026	222,496	54,956	213,934	46,433
松戸	33,372	7,612	189,110	43,140	168,680	33,134	151,437	27,301
新鎌ヶ谷	75,678	31,378	428,845	177,812	383,098	151,840	314,346	129,564
船橋	33,084	15,336	187,477	86,910	178,914	76,387	170,800	65,567
千葉	22,476	9,661	127,369	54,748	115,773	45,447	105,067	38,851
横須賀中央	71,723	26,248	406,432	148,745	356,322	123,772	307,344	98,837
戸塚	42,142	21,093	238,807	119,530	220,858	99,777	198,138	80,802
藤沢	27,370	11,969	155,099	67,829	139,060	58,684	122,730	51,701
平塚	13,619	4,578	77,180	25,946	70,953	22,047	67,581	20,838
新鎌ヶ谷	13,095	5,316	74,207	30,126	72,348	28,849	62,617	24,138
千葉	12,148	5,966	68,842	33,811	61,845	31,476	57,325	27,918
五井	6,005	3,636	34,032	20,610	32,327	18,379	31,947	18,297
木更津								

ルート図に記載の対象人数

出典：第5回東京都圏パーセントリッパ調査をもとに内閣府集計

搬送シミュレーションケース別の区間ごとの運用バス台数

(台)

輸送力		①現実ケース(最も過酷なケース)											
速度		平均10km/時				平均20km/時				平均50km/時			
搬送区間	特別搬送者のみ	一般搬送者を含む (自宅まで10km以内を除く)	一般搬送者を含む (自宅まで15km以内を除く)	一般搬送者を含む (自宅まで20km以内を除く)	特別搬送者のみ	一般搬送者を含む (自宅まで10km以内を除く)	一般搬送者を含む (自宅まで15km以内を除く)	一般搬送者を含む (自宅まで20km以内を除く)	特別搬送者のみ	一般搬送者を含む (自宅まで10km以内を除く)	一般搬送者を含む (自宅まで15km以内を除く)	一般搬送者を含む (自宅まで20km以内を除く)	特別搬送者のみ
		240	239	239	238	233	228	228	228	253	293	293	293
品川													
川崎													
横浜													
溝口													
長津田													
上石神井													
武蔵浦和													
大宮													
北越谷													
松戸													
柏													
新鎌ヶ谷													
船橋													
千葉													
横須賀中央													
戸塚													
藤沢													
平塚													
佐倉													
新鎌ヶ谷													
千葉													
大網													
五井													
木更津													

(台)

輸送力		②運転者確保ケース											
速度		平均10km/時				平均20km/時				平均50km/時			
搬送区間		特別搬送者のみ	一般搬送者を含む(自宅まで10km以内を除く)	一般搬送者を含む(自宅まで15km以内を除く)	一般搬送者を含む(自宅まで20km以内を除く)	特別搬送者のみ	一般搬送者を含む(自宅まで10km以内を除く)	一般搬送者を含む(自宅まで15km以内を除く)	一般搬送者を含む(自宅まで20km以内を除く)	特別搬送者のみ	一般搬送者を含む(自宅まで10km以内を除く)	一般搬送者を含む(自宅まで15km以内を除く)	一般搬送者を含む(自宅まで20km以内を除く)
品川	川崎	480	477	479	477	467	455	407	455	507	587	587	587
川崎	横浜	385	387	393	410	401	407		417	587	327	333	347
渋谷	溝口	604	605	573	517	614	627		589	587	647	613	553
溝口	長津田	491	490	477	467	491	497		487	453	512	500	491
新宿	上石神井	623	619	623	606	622	633		630	550	631	635	623
新宿	武蔵浦和	639	642	657	661	647	633		638	600	666	675	682
武蔵浦和	大宮	224	224	225	239	243	248		249	353	197	199	209
上野	北越谷	331	333	335	327	320	313		319	293	327	331	323
上野	松戸	347	347	364	376	347	347		360	350	400	419	434
松戸	柏	176	175	183	197	180	183		190	267	147	152	165
上野	新鎌ヶ谷	271	267	264	273	260	258		255	240	273	268	273
東京	船橋	596	600	593	567	589	573		571	426	477	470	450
船橋	千葉	180	180	185	200	179	179		187	167	191	199	215
横浜	横須賀中央	223	223	223	231	207	209		210	163	180	181	187
横浜	戸塚	320	320	310	310	324	330		323	310	354	345	345
戸塚	藤沢	173	173	175	180	180	182		185	263	145	147	151
藤沢	平塚	137	137	135	137	137	139		138	127	144	142	143
新鎌ヶ谷	佐倉	126	126	125	135	121	117		119	107	119	120	129
千葉	大網	103	103	108	107	100	98		105	77	87	93	93
千葉	五井	57	58	57	61	58	60		59	65	75	75	79
五井	木更津	47	47	49	55	46	45		47	41	47	49	54

(台)

輸送力		③帰宅困難者搬送重点ケース(最大ケース)											
速度		平均10km/時				平均20km/時				平均50km/時			
搬送区間		特別搬送者のみ	一般搬送者を含む(自宅まで10km以内を除く)	一般搬送者を含む(自宅まで15km以内を除く)	一般搬送者を含む(自宅まで20km以内を除く)	特別搬送者のみ	一般搬送者を含む(自宅まで10km以内を除く)	一般搬送者を含む(自宅まで15km以内を除く)	一般搬送者を含む(自宅まで20km以内を除く)	特別搬送者のみ	一般搬送者を含む(自宅まで10km以内を除く)	一般搬送者を含む(自宅まで15km以内を除く)	一般搬送者を含む(自宅まで20km以内を除く)
品川	川崎	720	716	718	715	700	683	683	683	760	880	880	880
川崎	横浜	576	580	589	615	602	610	625	646	880	490	500	520
渋谷	溝口	905	908	860	775	921	940	885	800	880	971	920	830
溝口	長津田	737	735	715	700	737	745	730	713	680	768	750	737
新宿	上石神井	935	928	935	910	935	950	945	932	825	947	953	935
新宿	武蔵浦和	970	963	985	994	970	950	959	965	900	1,000	1,014	1,023
武蔵浦和	大宮	336	335	337	358	365	372	373	392	530	295	298	314
上野	北越谷	495	500	502	490	480	470	478	470	440	490	497	485
上野	松戸	520	520	546	564	520	520	540	567	525	600	628	651
松戸	柏	264	263	274	296	270	275	285	312	400	220	228	247
上野	新鎌ヶ谷	406	401	396	410	390	387	382	387	360	409	402	410
東京	船橋	893	900	890	850	883	860	857	818	640	715	705	675
船橋	千葉	268	270	278	300	268	268	280	300	250	287	298	323
横浜	横須賀中央	335	335	335	346	310	314	315	322	245	270	272	280
横浜	戸塚	480	480	465	465	487	495	484	483	465	531	517	517
戸塚	藤沢	258	260	263	270	270	273	277	285	395	218	221	226
藤沢	平塚	205	205	202	205	205	208	207	207	190	216	213	215
新鎌ヶ谷	佐倉	187	188	188	203	181	176	179	191	160	179	180	194
千葉	大網	153	155	162	161	150	147	157	156	115	131	139	139
千葉	五井	86	87	86	91	87	89	88	93	98	113	112	118
五井	木更津	71	71	74	82	69	68	71	78	62	70	73	81

(台)

輸送力		④①に加えて船舶を利用するケース											
速度		平均10km/時			平均20km/時			平均50km/時					
搬送区間	品川	一般搬送者を含む (自宅まで10km以内を除く)	一般搬送者を含む (自宅まで15km以内を除く)	一般搬送者を含む (自宅まで20km以内を除く)	一般搬送者を含む (自宅まで10km以内を除く)	一般搬送者を含む (自宅まで15km以内を除く)	一般搬送者を含む (自宅まで20km以内を除く)	一般搬送者を含む (自宅まで10km以内を除く)	一般搬送者を含む (自宅まで15km以内を除く)	一般搬送者を含む (自宅まで20km以内を除く)	一般搬送者を含む (自宅まで10km以内を除く)	一般搬送者を含む (自宅まで15km以内を除く)	一般搬送者を含む (自宅まで20km以内を除く)
	川崎	235	237	238	225	225	225	225	225	225	288	288	288
	川崎	190	195	199	202	202	206	213	162	165	169	169	169
	渋谷	306	288	260	315	315	300	270	325	306	280	280	280
	溝口	246	240	238	249	249	243	240	257	250	250	250	250
	新宿	312	312	311	316	316	316	310	317	318	310	310	310
	新宿	325	330	331	316	316	321	324	333	339	341	341	341
	武蔵浦和	112	114	119	124	124	125	132	100	100	105	105	105
	上野	167	169	165	158	158	160	158	163	166	164	164	164
	上野	174	182	188	173	173	181	187	202	215	218	218	218
	松戸	88	92	99	92	92	96	104	74	76	83	83	83
	上野	135	133	135	129	129	129	130	136	134	137	137	137
東京	295	290	280	287	287	280	270	235	235	225	225	225	
船橋	86	90	96	87	87	91	98	94	97	104	104	104	
横浜	112	112	115	105	105	105	108	92	91	94	94	94	
横浜	160	155	155	166	166	160	160	178	172	172	172	172	
戸塚	87	88	90	92	92	93	95	73	74	76	76	76	
藤沢	69	68	68	70	70	70	70	72	71	72	72	72	
新鎌ヶ谷	63	63	68	59	59	60	64	60	60	65	65	65	
千葉	52	55	54	49	49	52	52	44	47	47	47	47	
千葉	29	29	30	30	30	30	31	38	38	40	40	40	
五井	24	25	28	23	23	24	26	24	25	27	27	27	

(台)

⑤他県応援ケース(①に加えて応援を受けるケース)											
輸送力		平均10km/時				平均20km/時				平均50km/時	
速度		特別搬送者のみ		一般搬送者を含む(自宅まで10km以内を除く)	一般搬送者を含む(自宅まで15km以内を除く)	一般搬送者を含む(自宅まで20km以内を除く)	特別搬送者のみ		一般搬送者を含む(自宅まで10km以内を除く)	一般搬送者を含む(自宅まで15km以内を除く)	一般搬送者を含む(自宅まで20km以内を除く)
搬送区間		特別搬送者のみ		一般搬送者を含む(自宅まで10km以内を除く)	一般搬送者を含む(自宅まで15km以内を除く)	一般搬送者を含む(自宅まで20km以内を除く)	特別搬送者のみ		一般搬送者を含む(自宅まで10km以内を除く)	一般搬送者を含む(自宅まで15km以内を除く)	一般搬送者を含む(自宅まで20km以内を除く)
品川	川崎	271	270	271	271	271	265	260	260	328	330
川崎	横浜	219	220	222	222	232	229	235	243	190	197
渋谷	溝口	344	345	330	330	291	352	340	308	362	311
溝口	長津田	278	280	270	270	268	278	274	274	287	280
新宿	上石神井	353	351	352	352	352	354	357	357	357	351
新宿	武蔵浦和	365	370	371	371	375	365	362	362	373	388
武蔵浦和	大宮	128	128	128	128	135	139	142	148	112	119
上野	北越谷	189	188	190	190	185	180	181	181	184	183
上野	松戸	196	196	205	205	214	196	195	210	230	247
松戸	柏	99	100	105	105	112	104	105	116	85	94
上野	新鎌ヶ谷	155	152	152	152	154	147	147	145	155	160
東京	船橋	339	340	340	340	320	330	330	310	278	255
船橋	千葉	102	102	105	105	113	102	108	113	111	125
横浜	横須賀中央	128	126	126	126	131	120	120	121	106	106
横浜	戸塚	181	180	175	175	175	186	190	183	200	195
戸塚	藤沢	98	98	99	99	102	102	103	107	85	86
藤沢	平塚	77	77	77	77	78	78	78	78	80	82
新鎌ヶ谷	佐倉	71	71	71	71	77	68	67	72	69	74
千葉	大網	59	58	62	62	61	57	56	59	50	53
千葉	五井	33	33	33	33	35	34	34	35	43	45
五井	木更津	27	27	28	28	31	26	26	30	27	31

タクシーによる特別搬送者(対象者全員)端末輸送シミュレーション結果(搬送所要日数)

			各都県内で運用				1都3県 全体で運用
			東京都	千葉県	埼玉県	神奈川県	
①現実 ケース (最も過 酷なケー ス)	使用台数		10, 410台	1, 172台	1, 196台	3, 122台	15, 873台
	所要日数	平均 10km/時	1. 0日	2. 2日	1. 2日	2. 1日	1. 3日
		平均 20km/時	0. 2日	3. 7日	1. 9日	2. 9日	1. 1日
	所要日数	平均 10km/時	0. 5日	1. 1日	0. 6日	1. 0日	0. 7日
		平均 20km/時	0. 1日	1. 8日	1. 0日	1. 5日	0. 6日
②運転者 確保ケー ス	使用台数		15, 899台	2, 345台	2, 339台	5, 326台	25, 909台
	所要日数	平均 10km/時	0. 6日	1. 1日	0. 6日	1. 2日	0. 8日
		平均 20km/時	0. 1日	1. 8日	1. 0日	1. 7日	0. 7日
	所要日数	平均 10km/時	0. 3日	0. 5日	0. 3日	0. 6日	0. 4日
		平均 20km/時	0. 1日	0. 9日	0. 5日	0. 9日	0. 3日
③帰宅困 難者搬送 重点ケー ス(最大 ケース)	使用台数		26, 120台	3, 426台	3, 428台	8, 021台	40, 995台
	所要日数	平均 10km/時	0. 4日	0. 7日	0. 4日	0. 8日	0. 5日
		平均 20km/時	0. 1日	1. 3日	0. 7日	1. 1日	0. 4日
	所要日数	平均 10km/時	0. 2日	0. 4日	0. 2日	0. 4日	0. 3日
		平均 20km/時	0. 04日	0. 6日	0. 3日	0. 6日	0. 2日

(注) 所要時間の
上段：現在地から自宅近傍またはバス搬送拠点までの数値
下段：バス搬送終了後のバス搬送拠点から自宅近傍までの数値

タクシーによる特別搬送者（対象者の約半数のみ※）端末輸送シミュレーション結果（搬送所要日数）
 ※外出者人口の7%（特別搬送者が外出者人口に占める割合＝15%）

		各都県内で運用				1都3県 全体で運用	
		東京都	千葉県	埼玉県	神奈川県		
①現実 ケース (最も過 酷なケー ス)	使用台数	10, 410台	1, 172台	1, 196台	3, 122台	15, 873台	
	所要日数	平均 10km/時	1. 0日	0. 6日	1. 0日	0. 6日	
		平均 20km/時	0. 1日	1. 7日	0. 9日	1. 4日	0. 5日
		0. 2日	0. 5日	0. 3日	0. 5日	0. 3日	
		0. 05日	0. 9日	0. 4日	0. 7日	0. 3日	
②運転者 確保ケー ス	使用台数	15, 899台	2, 345台	2, 339台	5, 326台	25, 909台	
	所要日数	平均 10km/時	0. 3日	0. 5日	0. 3日	0. 6日	0. 4日
		平均 20km/時	0. 05日	0. 9日	0. 4日	0. 8日	0. 3日
		0. 2日	0. 3日	0. 1日	0. 3日	0. 2日	
		0. 03日	0. 4日	0. 2日	0. 4日	0. 1日	
③帰宅困 難者搬送 重点ケー ス(最大 ケース)	使用台数	26, 120台	3, 426台	3, 428台	8, 021台	40, 995台	
	所要日数	平均 10km/時	0. 2日	0. 3日	0. 2日	0. 4日	0. 2日
		平均 20km/時	0. 04日	0. 6日	0. 3日	0. 5日	0. 2日
		0. 1日	0. 2日	0. 1日	0. 2日	0. 1日	
		0. 02日	0. 3日	0. 2日	0. 3日	0. 1日	

（注）所要時間の上段：現在地から自宅近傍またはバス搬送拠点までの数値
 下段：バス搬送終了後のバス搬送拠点から自宅近傍までの数値

タクシーによる特別搬送者の搬送人数

特別搬送者全員(外出者人口の15%)の場合 (人)

	現在地→自宅近傍又はバス搬送拠点	バス搬送拠点→自宅近傍
東京都	468, 047	83, 908
千葉県	134, 482	215, 199
埼玉県	92, 101	132, 575
神奈川県	316, 541	450, 306

特別搬送者の約半数(外出者人口の7%)の場合 (人)

	現在地→自宅近傍又はバス搬送拠点	バス搬送拠点→自宅近傍
東京都	218, 412	39, 138
千葉県	62, 755	100, 412
埼玉県	42, 977	61, 861
神奈川県	147, 715	210, 128

出典：第5回東京都市圏パーソントリップ調査を基に内閣府集計

船舶による搬送人数(バスによる搬送完了までに船舶で搬送された一般搬送者)

(人)

発	着	バスの運行速度 平均10km/時				バスの運行速度 平均20km/時				バスの運行速度 平均50km/時		
		一般搬送者 (自宅まで 10km以内 を除く)	一般搬送者 (自宅まで 15km以内 を除く)	一般搬送者 (自宅まで 20km以内 を除く)	一般搬送者 (自宅まで 10km以内 を除く)	一般搬送者 (自宅まで 15km以内 を除く)	一般搬送者 (自宅まで 20km以内 を除く)	一般搬送者 (自宅まで 10km以内 を除く)	一般搬送者 (自宅まで 15km以内 を除く)	一般搬送者 (自宅まで 20km以内 を除く)	一般搬送者 (自宅まで 15km以内 を除く)	一般搬送者 (自宅まで 20km以内 を除く)
東京港	千葉港	9, 600	9, 000	8, 400	6, 000	5, 400	4, 800	7, 200	6, 600	6, 000		
千葉港	東京港	9, 600	9, 000	7, 800	5, 400	4, 800	4, 200	7, 200	6, 600	5, 400		
東京港	横浜港	18, 000	16, 800	15, 000	10, 200	9, 600	8, 400	13, 200	12, 000	10, 800		
横浜港	東京港	18, 000	16, 800	15, 000	10, 200	9, 600	8, 400	13, 200	12, 000	10, 800		

第 8 章 資料

東京都帰宅困難者対策条例（新設）

概要

大規模災害発生時の帰宅困難者による混乱や事故を防止し、都民の生命、財産等を保護するとともに、首都機能の迅速な回復を図るため、条例を制定する。

1. 一斉帰宅抑制の推進（努力義務）

- 従業者の一斉帰宅の抑制、3日分の飲料水・食料等の備蓄
- 駅、大規模な集客施設等の利用者保護
- 学校等における児童・生徒等の安全確保

2. 安否確認と情報提供

- 都と事業者等との連携協力による安否情報確認、災害関連情報等の提供のための基盤整備

3. 一時滞在施設の確保

- 都立施設及び都関連施設を一時滞在施設に指定、都民等へ周知
- 一時滞在施設確保に向けた国、区市町村及び事業者への協力要請

4. 帰宅支援

- 代替輸送手段や災害時帰宅支援ステーションの確保、災害関連情報の提供

施行期日

平成25年4月1日

条例で規定した事項の実効性を高めるため、協議会の最終報告を踏まえて、行政の支援策とともに実施計画としてとりまとめ、都民や事業者に周知していく。

平成23年度東京都帰宅困難者対策訓練

1 目的

東日本大震災により都内でも多くの帰宅困難者が発生した状況を踏まえ、行政及び民間事業者を中心に社会全体で取り組む一連の対策を検証するとともに、訓練を通じて都民への意識啓発を図る。訓練の検証結果は、協議会の議論に反映する。

2 実施日：平成24年2月3日（金）

3 会場：新宿駅周辺、東京駅周辺、池袋駅周辺及び臨海部

埼玉県と連携した徒歩帰宅訓練や海上自衛隊、海上保安庁、在日米海軍等と連携した海上代替輸送

4 参加人数：約12,000人

【内訳】

- (1) 新宿会場 約5,500人
- (2) 東京会場 約3,700人
- (3) 池袋会場 約2,800人
- (4) 臨海部 約360人（内数）



米海軍による海上輸送の様子

5 訓練概要

(1) 一斉帰宅の抑制の検証

企業などによる従業員の待機、家族との安否確認の実施
百貨店や鉄道事業者による顧客の保護

(2) 一時滞在施設への円滑な誘導の検証

多様な情報提供手段による、帰宅困難者の一時滞在施設への円滑な誘導と受け入れ訓練

(3) 正確で迅速な情報提供の検証

大型ビジョン、デジタルサイネージ、SNS等、多様な手段による情報提供

(4) 安全確保後の帰宅支援の検証（池袋駅周辺会場及び臨海部会場で実施）

帰宅困難者とは、帰宅までの距離が遠く、徒歩による帰宅が困難な者

【帰宅困難者が期待すること】

- ・休息・休憩所・トイレ
- ・食料、水の補給
- ・情報（マスメディアの情報等）
- ・電源（携帯等の充電等）

【受入れにあたっての官庁施設の課題】

- ・庁舎の安全性の確保
- ・帰宅困難者へのニーズへの対応
- ・非常時の業務執行への不安
- ・帰宅困難者の庁舎内長期滞留

大規模地震災害発生時には、地域における共助の観点から対応が必要

【官庁施設における帰宅困難者対応マニュアル作成の留意事項】

【官庁施設の状況確認】

- ・当該庁舎の安全性確認
- ・設備機能の被災状況の把握
- ・帰宅困難者の状況把握

【提供可能な役務等の確認】

- ・職員の体制の確認
- ・受入れ場所等の設定
- ・提供可能な支援の設定
- ・帰宅困難者の受入れの表示

【帰宅困難者の帰宅支援】

- ・帰宅に必要な情報の提供
- ・帰宅支援の情報提供

http://www.mlit.go.jp/gobuild/sesaku_bcp_bcp.htm

官庁施設毎の帰宅困難者対応マニュアルの作成

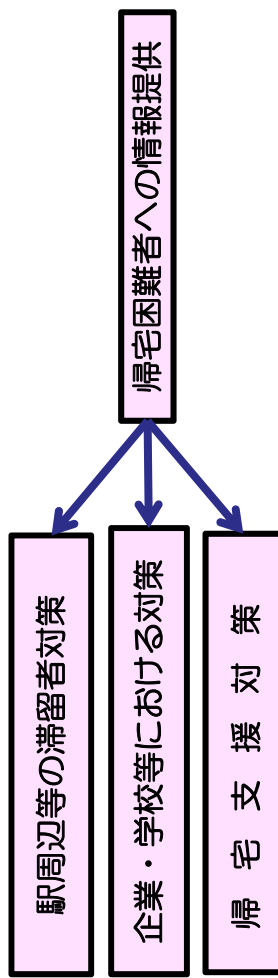
埼玉県地域防災計画改正の概要について

(帰宅困難者対策関係)

1 基本的な考え方

首都直下地震発生直後においては、救助・救急活動、消火活動、緊急輸送活動等の応急活動を迅速・円滑に行う必要がある。このため、帰宅困難者等の発生による混乱を防止するための「むやみに移動を開始しない」という基本原則を徹底するとともに、帰宅困難者の帰宅を抑制するための対策を講じる。

2 対策の体系



○ 改正の概要

【帰宅困難者対策（帰宅抑制対策）に関する改正】

- ・帰宅困難者対策協議会（仮称）の設置（新規）
 - 主要駅ごとに県、市町村、鉄道事業者、周辺事業者等で構成する協議会を設置し、平常時から災害対策に関する情報交換等を実施することで、災害時に迅速な対応が可能となる連絡体制を構築する。
- ・一時滞在施設の確保（新規）
 - 駅周辺に発生した滞留者を一時的に避難させるための施設を、公共施設や民間施設を問わず幅広く確保する。また、駅周辺から一時滞在施設へ安全に誘導するため、地元警察署の協力を得る。
- ・一時滞在施設での飲料水、食料等の提供（新規）
 - 一時滞在施設に受け入れた帰宅困難者に飲料水等を提供する。このための必要な物資を備蓄する。
- ・企業等における帰宅困難者対策（新規）
 - 企業等は、自社従業員を一定期間留めるために、家族との安否確認手段の利用について周知する。また、施設内に飲料水及び食料等の備蓄など留めるための体制整備に努める。
- ・学校における帰宅困難者対策（新規）
 - 学校は、保護者が帰宅困難者となって、児童・生徒の引き取りが困難な場合を想定した災害時のマニュアルを作成し、ルール化を図る。
- ・帰宅困難者への情報提供（拡充）
 - 新たに駅前の大型ビジョンや緊急速報エリアメールを活用する。

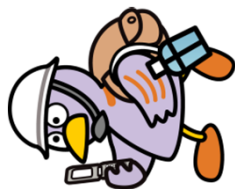
東京都・豊島区と合同による帰宅困難者対策訓練の実施

実施日

平成24年2月3日(金) 10:00訓練スタート ～16:30訓練終了

会場

- ①帰宅困難者対策訓練(池袋駅周辺)
- ②徒歩帰宅訓練(中仙道コース : 池袋駅～県危機管理防災センター)
(川越街道コース : 池袋駅～新座市役所)



内容

《特徴》

- ・帰宅困難者対策をより一層広域的に取り組むため、東京都、豊島区と合同で実施
- ・休日に実施していた訓練を今年度は平日に実施
- ・コース上に訓練用の休憩所を設置せず、災害時帰宅支援ステーションを活用

①帰宅困難者対策訓練(東京都・豊島区と合同実施)

- 午前10時00分 地震発生(訓練開始)
- 午前10時00分～ 池袋駅周辺の駅前滞留者を一時滞在施設へ避難

②徒歩帰宅訓練(埼玉県実施)

- 午前11時15分～ 池袋西口公園をそれぞれ出発
- 午後 4時30分頃 訓練終了

③徒歩帰宅訓練参加者

- 中仙道コース 受付 102人 → ゴール 94人
- 川越街道コース 受付 53人 → ゴール 43人

④アンケート

- ・災害時帰宅支援ステーションの認知度 知っている＝71%、知らない＝29%
- ・発災直後の行動 1)安否確認ができた場合 徒歩帰宅＝18% 会社に留まる＝56%
- 2)安否確認できなかった場合 徒歩帰宅＝38% 会社に留まる＝38%

千葉県 駅周辺帰宅困難者等対策協議会設置のためのガイドライン

1 基本的な考え方

災害発生時に、公共交通機関が運行停止となったために帰宅が困難になる方や、やむを得ず徒歩で帰宅される方など、いわゆる帰宅困難者等に対しては、各駅周辺の地域事情等に鑑み、実効性の高い対策を行うことが重要である。したがって、大量の帰宅困難者等の発生が予想される駅ごとに「駅周辺帰宅困難者等対策協議会（仮称）」を設置し、以下のテーマを中心に、行政や関係事業者が一体となって、すみやかに帰宅困難者等対策に取り組んでいく。

2 協議会で扱うテーマ

(1) 情報連絡体制の確立

- ・ 会員相互の緊急連絡体制の確立
- ・ 帰宅困難者等への情報提供体制の確立

など

(3) 安全確保後の徒歩帰宅支援

- ・ 駅周辺から帰宅支援対象道路に至るルートの設定
- ・ 上記ルートに係るマップの作成

など

(2) 帰宅困難者等の安全確保

- ・ 駅周辺の一時的滞在施設の確保
- ・ 帰宅困難者等の安全に配慮した誘導体制の検討

など

(4) その他

- ・ 各協議会単位での訓練の実施

など

3 参加団体

- 駅
- 駅周辺企業等
- 駅周辺の大学・高校等
- その他（駅前商店街、バス事業者等）
- 市町村（事務局）
- 警察
- 消防
- 千葉県

4 協議会を設置する駅（候補）

船橋、柏、市川、津田沼、松戸、千葉、西船橋 など
（その他各地域の希望に応じて設置）

5 今後のスケジュール

- 年内にガイドラインを策定し、順次各協議会設置を目指す
- 各協議会において、順次対策取りまとめ

6 県の関与

県協議会の取組みとの整合性や、各駅等との連携について一定の枠組みが必要であることから、以下の点について県が主体的に関与する。

- 警察、教育庁、学校法人等への参加依頼
- 各協議会の参加者、主要検討テーマ等について運営要綱（ひな型）の提示
- 県協議会における取組みの情報提供・調整
- 各駅を統括する鉄道事業者との連絡・調整
- 一時滞在施設の候補となる県有施設の確保・調整
- 一時滞在施設の運営のための手引き（ひな型）作成
- 各協議会への参加（千葉駅は防災危機管理課、他は各地域振興事務所）

東日本大震災を踏まえた帰宅困難者対策 さいたま市の取組

1. 一時滞在施設の確保

帰宅困難者一時滞在施設指定一覧

番号	所有	施設名	番号	所有	施設名
1	公共	市民会館おおみや	12	民間	河合塾大宮校
2	公共	市民会館うらわ	13	民間	埼玉福祉専門学校
3	公共	市立大宮図書館	14	民間	東京 IT 会計法律専門学校 1・2 号館
4	公共	市立北浦和図書館	15	民間	浦和コルソ(浦和商業開発株)
5	公共	さいたま共済会館	16	民間	浦和ワシントンホテル 協定済
6	公共	JACK 大宮	17	民間	ホテルメッツ浦和 協定済
7	民間	大宮そごう(大宮スカイビル)	18	民間	ホテルニュー埼玉 協定済
8	民間	鉄道博物館	19	民間	プラザホテル浦和 協定済
9	民間	パレスホテル大宮	20	民間	ラフレさいたま 協定済
10	民間	パイオランドホテル	21	民間	ホテルブリランテ武蔵野 協定済
11	民間	アウルホテル大宮	22	民間	浦和ロイヤルパインズホテル 協定済

2. 安否確認訓練の実施

- 伝言メッセージの陥りやすいまちがい！

これはダメ！ 「無事ですか？無事だったら連絡をください。」

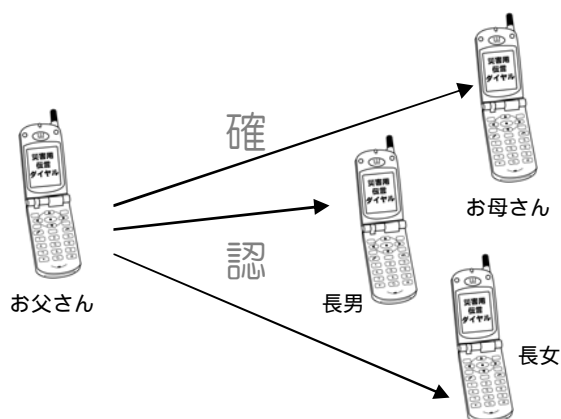
(理由) 災害時には電話やメールなど通信手段が輻輳するので相手に連絡をくれるよう求めても無理な状況が続きます。自分の状況を伝え、相手にも状況を災害用伝言板に登録するように伝えましょう。

- 災害用伝言板は、自分の状況を登録し、相手に確認してもらうシステムです。
相手にも自分の携帯電話番号に状況を登録してもらえよう促す必要があります。

良いコメント 「無事です。」

「会社に居ます。明日帰ります。そちらの状況も災害用伝言板に登録してください。」

- 家族や友人、さらには会社の同僚と、日頃から災害時の安否は災害用伝言板に登録する旨を話し合い、万事の際に備えましょう



3. 帰宅困難者対策用備蓄品の整備

目標設定の基礎

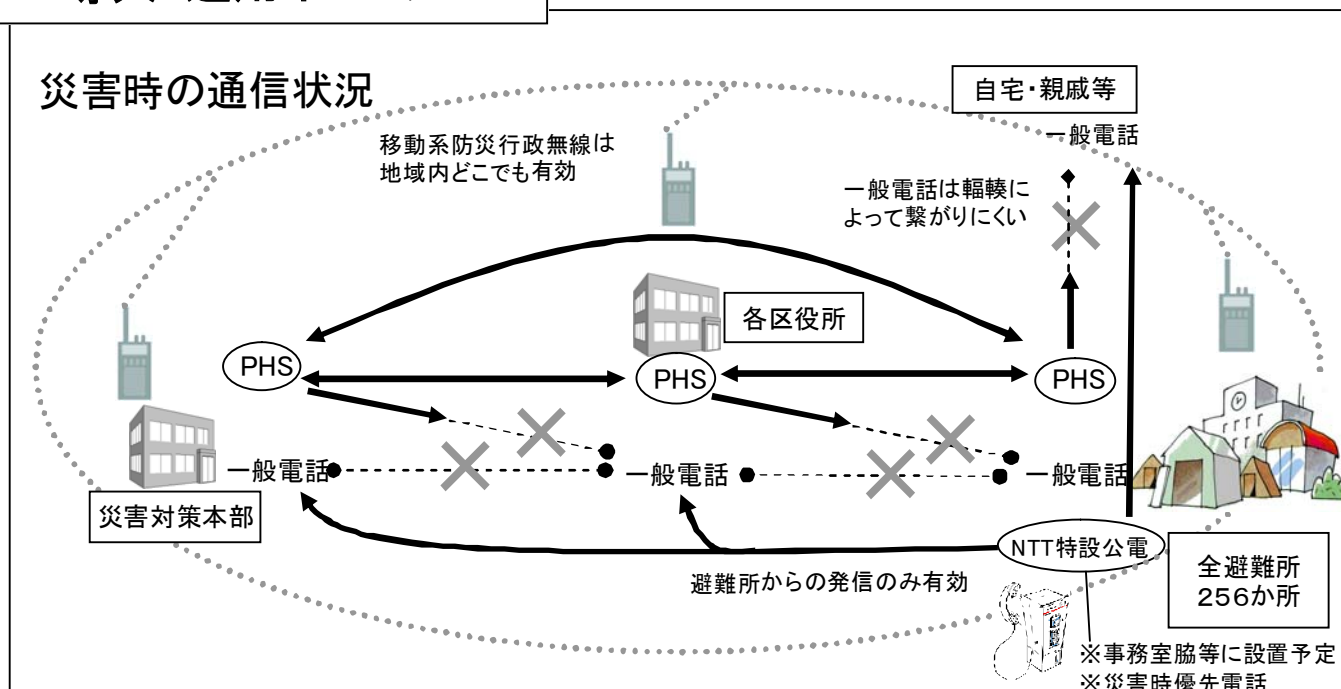
平成18年3月 被害想定調査より 避難者数 14万7千人	→	平成22年3月 被害想定調査より 避難者数 22万3千人
災害救助従事職員		約9,600人
帰宅困難者		約7,000人

見直しポイント

1. 地域防災計画の改定に合わせ避難者数見直し
2. 災害対策従事職員及び帰宅困難者を備蓄対象
3. 人口比別目標設定
4. アルファ米の備蓄を1日2食分とし、1食はクラッカー
5. アレルギー対応食品を全ての避難所へ配備
6. 帰宅困難者用3点セット(クラッカー、水、保温シート)
7. トイレ対策に仮設トイレ補う非常用排便袋
8. 停電対策、全ての避難所に投光器2台ずつ配備

4. 避難所における通信手段の多重化

導入・運用イメージ



新宿駅周辺防災対策協議会要綱

(目的)

第1条 この要綱は、災害時における新宿駅周辺の混乱を未然に防ぐため、新宿駅周辺の事業者、区民、関係団体、関係機関及び新宿区が協働・連携して対策を検討し、もって災害に強いまちづくりの推進に寄与することを目的とする。

(設置)

第2条 前条の目的を達成するため、新宿駅周辺防災対策協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(検討事項)

第3条 協議会は、次に掲げる事項を検討する。

- (1) 新宿駅周辺防災対策の啓発に関すること。
- (2) 震災時における避難誘導及び応急救護等被災者支援に関すること。
- (3) 関係自治体、関係防災機関及び関係団体・企業との連携協力に関すること。
- (4) その他新宿駅周辺の防災対策に関すること。

(構成)

第4条 協議会は、座長、副座長及び委員をもって組織する。

- 2 座長及び副座長は、委員の互選により決定する。
- 3 座長は、協議会を代表し、会務を総理する。
- 4 副座長は、座長を補佐し、座長に事故があるとき又は座長が欠けたときは、その職務を代理する。
- 5 委員は、次に掲げる団体等の中から、区長が委嘱し、又は任命する。
 - (1) 経済団体
 - (2) 商店街振興組合
 - (3) 大型商業施設事業者
 - (4) ホテル事業者
 - (5) 集客施設事業者
 - (6) 地下街管理者
 - (7) 超高層ビル管理者
 - (8) 鉄道機関
 - (9) 運輸・輸送機関
 - (10) ライフライン機関
 - (11) 日本赤十字社東京都支部
 - (12) 医療機関
 - (13) 学校
 - (14) 障害者団体
 - (15) 警察署
 - (16) 消防署
 - (17) 道路管理者
 - (18) 避難場所等管理者
 - (19) 東京都
 - (20) 新宿区
 - (21) その他

(招集)

第5条 協議会は、座長が招集する。

(部会)

第6条 協議会は、特定の事項について検討するため、部会を置くことができる。

- 2 部会は、座長が指名する委員をもって組織する。
- 3 部会に部会長を置き、当該部会に属すべき委員のうちから座長がこれを指名する。
- 4 部会長は、部会を招集し、部会の事務を総括し、並びに部会の検討の経過及び結果を協議会に報告する。
- 5 部会長に事故があるとき又は部会長が欠けたときは、当該部会に属する委員のうちから部会長があらかじめ指名する者がその職務を代理する。

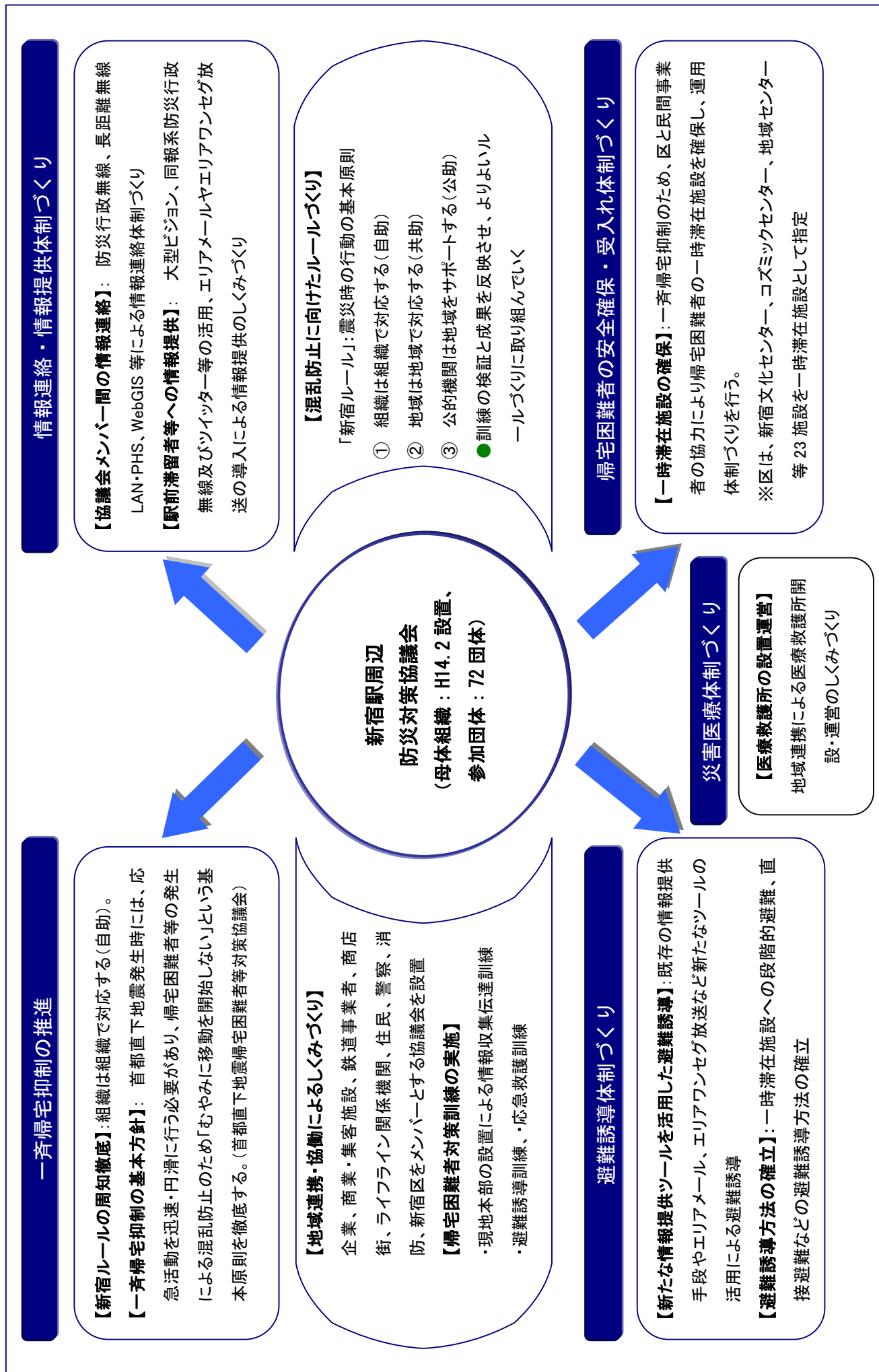
(事務局)

第7条 協議会の事務局は、新宿区区長室危機管理課に置く。

附 則

この要綱は、平成 年 月 日から施行する。

新宿駅周辺地域における防災対策の取組み



八王子駅周辺滞留者対策推進協議会設置規約

(設 置)

第1条 大規模災害が発生した場合に八王子駅周辺で予想される多数の滞留者（以下、「駅周辺滞留者」という。）について、その混乱防止を図るため、八王子駅周辺滞留者対策推進協議会（以下、「協議会」という。）を設置する。

(所掌事項)

第2条 協議会は、次に掲げる事項について検討及び検証を行う。

- (1) 混乱防止のための組織に関すること。
- (2) 混乱防止のための計画に関すること。
- (3) 混乱防止のための訓練に関すること。
- (4) 前各号に掲げるもののほか、協議会が必要と認めること。

(構 成)

第3条 協議会は、座長、副座長及び委員をもって構成する。

- 2 座長は1名、副座長は複数名とし、委員の互選により決定する。
- 3 座長に事故あるときは、座長があらかじめ指名する副座長がその職務を代理する。
- 4 委員は、次に掲げるものから選出する。
 - (1) 鉄道等輸送関係事業者
 - (2) 駅周辺集客施設事業者
 - (3) 駅周辺施設管理団体
 - (4) 駅周辺商店街（会）
 - (5) 学校
 - (6) 医療・赤十字関係団体
 - (7) 行政機関
 - (8) その他、座長の指名するもの

(運 営)

第4条 協議会は、必要に応じて座長が招集する。

- 2 委員は、職務代行者を代理として出席させることができる。
- 3 座長は、必要に応じて委員以外のものを出席させることができる。

(部 会)

第5条 協議会には、座長が必要と認めたときは、協議会の検討事項ごとに部会を置くことができる。

- 2 部会員は、委員の属する機関の構成員の中から充てる。

- 3 部会には、部会長を置くものとし、部会長は座長が指名し、副部会長は部会員の互選により決定する。
- 4 部会は、部会長が招集する。
- 5 部会長に事故があるときは、副部会長あるいは、部会に属する委員のうちから部会長があらかじめ指名する者がその職務を代理する。
- 6 部会長は、必要があると認められるときは、部会員以外の者の出席を求めることができる。

(庶 務)

第6条 協議会及び各部会の庶務は、八王子市生活安全部防災課及び東京都総務局総合防災部防災管理課で処理する。

付 則

この規約は、平成22年5月28日から施行する。

災害に強い経済社会の構築に向けて ～企業・経済界の取組みと行政に求められる対応～

2012年3月5日
(社)日本経済団体連合会

問題意識

- 東日本大震災は広範囲かつ甚大な人的・物的被害
 - －1万5千人を超える死者の発生、ライフラインの寸断、家屋の倒壊
 - －企業・経済界では生産設備の損傷、サプライチェーンの寸断、電力不足による事業活動の制約
- 企業の事業活動に影響を与え得る自然災害等のリスクが国内外に存在
 - －国内：地震・津波、大規模水害、新型インフルエンザ 等
 - －海外：タイで発生した大規模洪水被害がわが国企業の事業活動に大きく影響

国内外の多様な災害リスクの整理と東日本大震災を踏まえた災害の規模・被害に係る想定の見直しを行った上で、各界における防災・減災や事業継続に向けた取組みを再検証し、一層強化していくことが急務

具体的方策

企業・経済界の取組み

(主として地震対策を念頭)

1. 平時からの取組み

東日本大震災に際し、企業の平時からの防災・減災対策は一定の機能を果たした一方、備えが不足した面もあった。災害の想定を見直した上で、平時の対策の検証・強化が不可欠であり、以下、「企業に求められる地震対策の10箇条」(経団連、2009年3月)に即して整理。

(1) 「企業に求められる地震対策の10箇条」

- ・災害対策本部の体制整備と機能強化
- ・社員とその家族の安否確認手段の多重化
- ・実践力向上に資する訓練の継続的実施
- ・全社員の防災意識の向上と社内人材育成の推進
- ・適正な備蓄品目の選定と備蓄量の確保
- ・施設の耐震化・不燃化と什器の固定の促進
- ・流動性資金と復興資金の確保
- ・サプライチェーンへの支援と連携強化
- ・社内外の帰宅困難者に関する取組みの促進
- ・地元自治体や地域との積極的な連携強化

(2) 上記10箇条で触れていなかった今後さらなる対応が必要な事項

- ・自家発電設備等の予備電源の確保
- ・施設の水防対策の実施 等

2. 災害発生時から復旧に向けての対応

(1) 初動

社員各自の身の安全の確保、二次災害の防止 等

(2) 事業継続

取引先や業界と連携したサプライチェーンの維持 等

(3) 社会機能維持(例：電力、ガス、金融、医療など)

業界挙げた迅速な復旧、被災・復旧に係る情報発信 等

(4) 被災者・被災地支援

寄付、救援物資の提供、人的支援 等

行政に求められる対応

1. 平時からの取組み

(1) 法令等における対応

①大規模災害に対応し得る法制・体制の整備

- －災害対策基本法の見直し
- －社会環境の変化に応じた指定公共機関の見直し 等

②民間における防災対策の促進

- －防災・減災対策に資する取組みへの予算・法令等の面からの支援

(2) 行政に求められる取組み

- ・東日本大震災を踏まえた防災計画の改定
- ・過去の災害関連情報をアーカイブとして統合・保存
- ・道路、河川、学校など社会資本の災害強度の向上
- ・訓練等を通じた地域住民の防災意識の向上
- ・防災情報プラットフォームの高度化・共有化の推進
- ・広域災害に備えた地方自治体間での連携

2. 災害発生時から復旧に向けての対応

(1) 法令等における対応

民間による事業継続や復旧に向けた取組みを迅速かつ円滑に進めるためには、一時的な法令等の弾力的な運用と各種規制の緩和が必要。

- －代替品の使用や生産に際しての規制の緩和、緊急物資輸送に際しての規制の緩和 等

(2) 行政に求められる取組み

- ・警察、消防、自衛隊が連携した人命救助、治安維持
- ・国による被災自治体への人的・物的支援
- ・国際社会に対する「強い日本」の発信
- ・被災自治体における行政機能の維持と受援体制の整備
- ・被災地内外での自治体間連携の推進

官民の連携により取組むべき課題

○企業と地元自治体や地域との間での協力

大規模災害発生時の協力のあり方の取り決め、共同防災訓練の実施、防災に係る協議会への参加 等

○電気、ガス、水道、情報通信などライフラインに係る対応

施設・設備の平時よりの耐震化・水防対策の推進、発災後の復旧に向けた連携強化 等

○「活きた情報」の有効活用

国等によるリアルタイムかつ一元的な被災などに係る情報の発信、情報収集・発信のための仕組みの構築 等

○帰宅困難者対策

行政や企業等による滞在場所の提供、行政による滞在者・滞在場所提供者への情報提供と物資提供 等

継続的かつ着実に取組むべき課題

- ICT技術を活用した防災・減災システムの高度化の推進(地震、ゲリラ豪雨等に係る監視や予測の精度向上)
- 首都中枢機能確保をはじめとした災害に強いまちづくりの推進とそれによるわが国都市の競争力向上
- 国民全体の災害に対する意識の向上とそのための啓発活動の展開
- 世界最高水準の防災社会の構築を通じた安心・安全な日本の復活と国際的なプレゼンスの向上

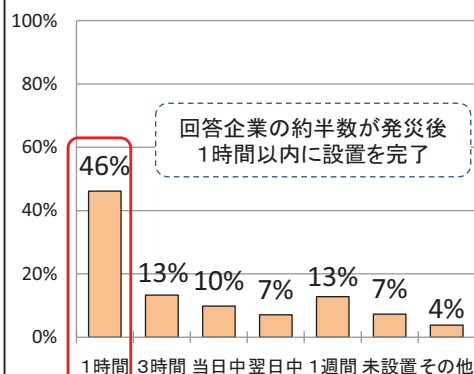
東日本大震災に際しての企業の対応と事業継続の障害となった規制の事例（抜粋）

2012年3月5日
(社) 日本経済団体連合会

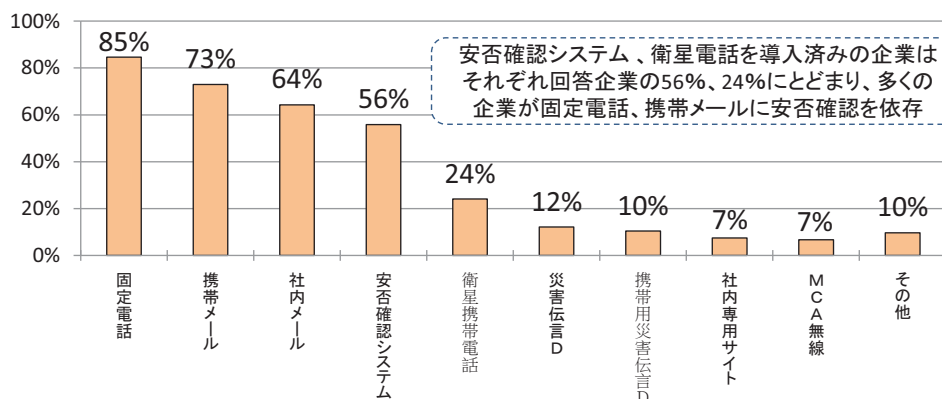
アンケート調査の概要

- 実施時期：2011年10月4日～11月11日
- 対象：経団連会員企業（約1300社）
- 回答社数：403社（回答率約31%）

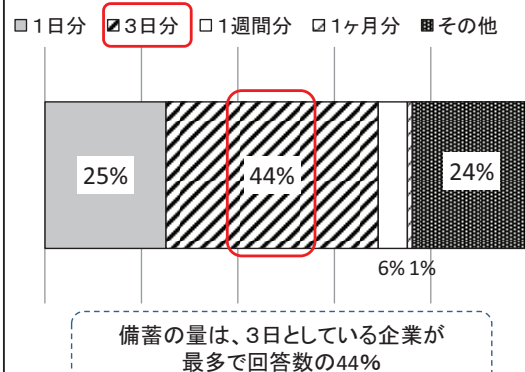
1. 災害対策本部設置までに要した時間



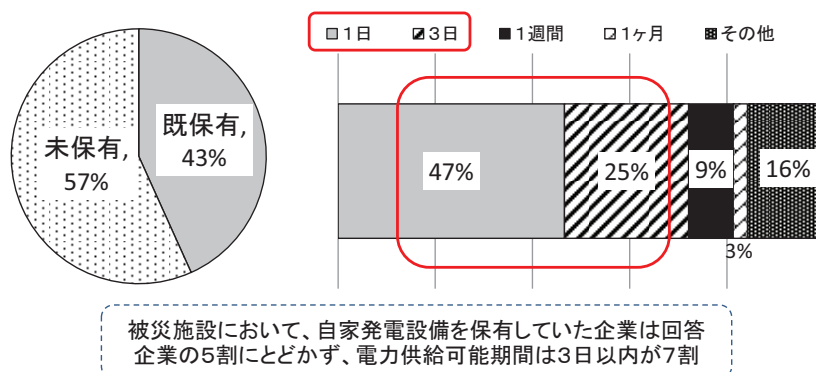
2. 安否確認手段の導入状況



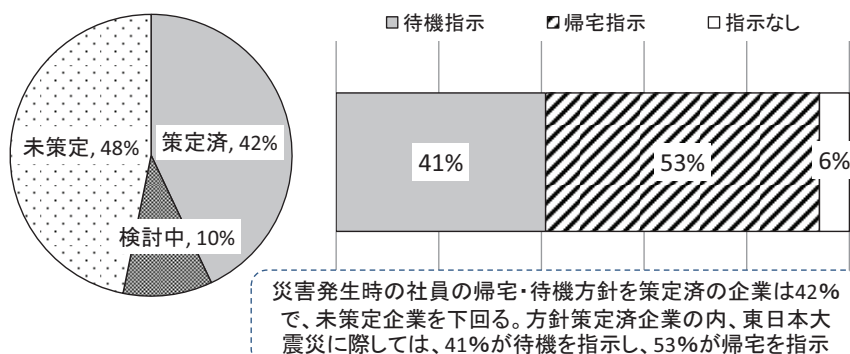
3. 備蓄の手当



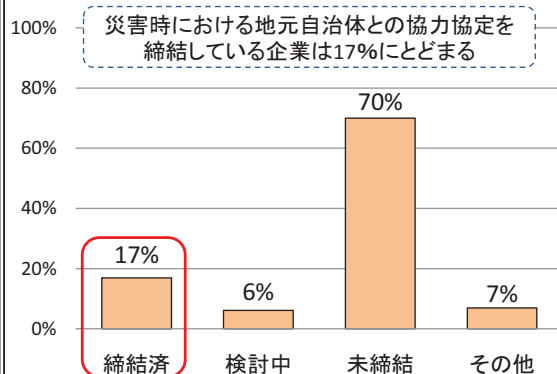
4. 自家発電設備の保有とその電力供給可能期間



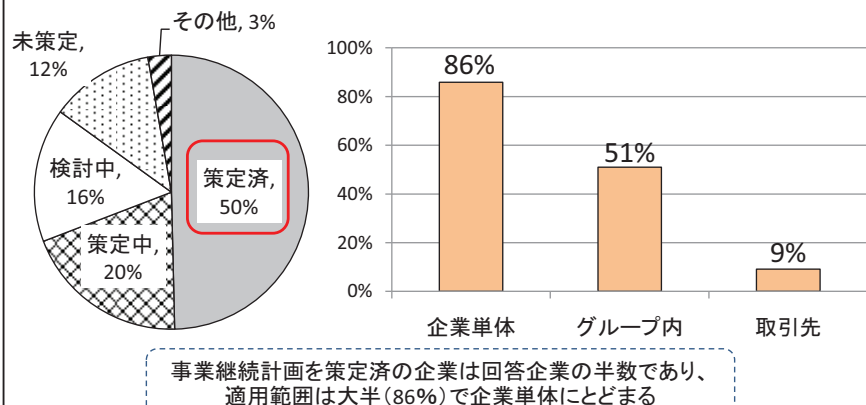
5. 社員への帰宅・待機方針の指示方針の有無と方針策定済み企業における社員への指示内容



6. 地元自治体との災害協定の締結状況



7. 事業継続計画の策定の有無とその適用範囲



8. 事業継続に際しての障害となった規制の事例

- ・タンクローリーについて、応援に際しての蔵置場所の移転手続きや駐車時間や積載量に係る規制が障害となった。
- ・緊急物資の輸送に際して、緊急車両通行証の発行手続きが自治体間でバラツキがあった。また、車種や積載品に係る規制が障害となった。
- ・同業他社に代わって、代替生産をする際、定期検査業務等が障害となった。
- ・ラベルの供給停滞に伴い、商品表示に係る規制が障害となった。
- ・具材等が欠けた加工食品について、JAS法、食品衛生法、景品表示法が障害となった。
- ・自動車運転手の勤務時間、36協定、有資格者による業務制限など労働関連法規が障害となった。
- ・被災者の所在や安否に係る情報の共有に際して、個人情報保護法等が障害となった。

東京商工会議所 震災対応アクションプラン（中間とりまとめ） ～今後の震災に備えた東京商工会議所の行動計画～

2011 年 10 月 13 日

I. 首都直下地震など今後の震災対応アクションプラン

1. 首都直下地震への対応

- Action1 会員企業の被災状況および従業員安否の確認
- Action2 会員企業をはじめとする地域の復旧支援

2. 帰宅困難者対策

- Action3 「むやみに移動を開始しない」原則の啓発・普及
- Action4 災害時に安否確認可能な体制の構築に向けた取り組み
- Action5 備品等の確保について啓発・普及
- Action6 帰宅困難者受け入れ企業、帰宅可能者支援企業の開拓
- Action7 避難所に関する情報提供

3. 会員企業等支援策

- Action8 震災直後の会員企業の影響調査とフォローアップ
- Action9 「緊急相談窓口」の開設
- Action10 B C P 策定支援
- Action11 中小企業向け災害時 I T 活用支援・バックアップ機能強化
- Action12 「被災地応援ネットワーク」登録企業に対する「災害時にできること」の協力要請
- Action13 「防災訓練セミナー」をはじめとする災害対応に関する啓発・普及
- Action14 サプライチェーンの維持を見据えた「ザ・ビジネスモデル」の啓発・普及

4. 節電対策

- Action15 『「ピーク抑制&節電」のための自主行動計画作成ガイドライン』の啓発・普及
- Action16 節電に関するセミナーの継続開催
- Action17 環境関連のビジネス交流推進・節電対策の紹介

5. 関係機関との連携策

- Action18 首都圏震災時の情報発信に関する検討
- Action19 正確な情報の取得および発信
- Action20 関東管内商工会議所および大都市商工会議所との震災時相互連携の推進
- Action21 東京都「防災指針」・「防災計画」への協力・フォローアップ
- Action22 東京都「2020 年の東京」（仮称）との連携

6. 要望・提言ほか

- Action23 「復旧・復興に関する要望」
- Action24 「災害時における通信コミュニケーション」に関する要望・提言
- Action25 インフラ・建築物の早期耐震化に関する要望

II. 被災地支援アクションプラン

1. 人的支援

- Action26 経営指導員の派遣
- Action27 ボランティアツアーの実施

【実績】

- 経営指導員を延べ12名派遣（5日間）
- ボランティアツアー実施（7月・参加者38名）

2. 物的支援

- Action28 避難所の提供
- Action29 遊休資産の提供
- Action30 支援物資の提供
- Action31 支援物資の収集・輸送システムに関する検討

【実績】

- 避難場所提供（経済産業省へ）31社、79施設、3,432部屋、6,773名分のマツチング実績、136種170点の申し出あり）
- 台東支部において、懐中電灯やタオルなど生活用品を合計2万8千点以上送付

3. 経済的支援

- Action32 義援金の募集
- Action33 被災地の雇用支援
- Action34 風評被害対策（観光）
- Action35 被災地経済の復興に向けた取り組み

【実績】

- 被災地商工会議所へ義援金1,275社、1億2,760万円
- 被災者向け求人情報の提供、被災地の大学を含めた大学と会員企業との情報交換会実施
- 大応援物資フェア実施（5月：6日間、11月：5日間）
- 東北6県応援視察会（79名参加）
- 福島県応援ツアー（10/25～26）
- 建設・不動産部会若手県視察・セミナー（10/27～28盛岡・釜石）

「災害に強い東京」
↓
首都圏全体の防災力強化

被災地の復旧・経済活性化

わが国経済全体の発展

J F A加盟各社における帰宅困難者対策の取組

■(株)ココストア、他

九都県市の「災害時帰宅支援」締結内容に沿って、店頭入口付近に「災害時帰宅支援ステーションステッカー」を掲示し、首都直下地震等の災害時に帰宅困難者に対して、1. 水の提供、2. トイレの提供、3. 情報の提供を対応可能な範囲で提供していきます。

情報を収集し、本社での判断を含め、店舗へ1. 情報の提供、2. 対応の指示等を行います。

■(株)老番屋、他

一斉帰宅の抑制、むやみに移動を開始しないことの指導お客様の安全を第一に行動する、上記内容の助言が出来るよう指導しています。

■(株)モスフードサービス

就業時における災害時では約 300 名の従業員がオフィスに留まらざるを得ないと推定し、今日現在(20120223)では従業員一人に1日分の緊急キット(水・食料等)を配付しています。次年度においては一人3日分の食料等を備蓄する予定をしています。

店舗(モスバーガー)では「災害時帰宅困難者支援協定」締結に伴い、また協定締結如何に関わらずにでき得る範囲での協力を提供することとしています。

■株式会社ローソン

(防災への取組み)

阪神淡路大震災以降防災意識向上のため防災講習会を2003年より毎年実施、昨年度から従業員に対してAED講習を社員から受講し、FC加盟店への拡大に取り組んでいます。

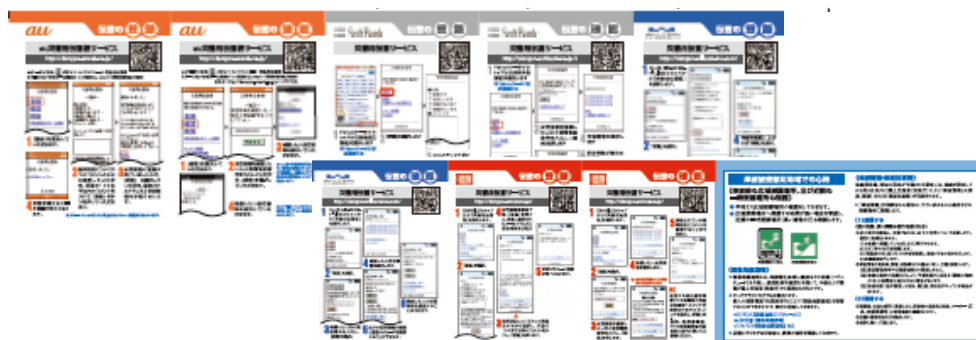
また、3.11 東日本大震災を経験し、ローソングループ従業員への啓発活動として年2回の実施であった防災訓練を2012年度より、3月11日、9月1日、1月17日の年3回に増やし従業員への防災意識向上に目指すとともに全国の自治体主催の防災訓練にも積極的に参加しています。

さらに、本年3月11日の防災訓練では以下の防災カードを約25万部を配布し更なる防災意識向上に努めていきます。

《表面》



《裏面》



(緊急時物資協定)

ローソンでは災害発生時の緊急物資を供給を行えるよう各自治体と締結を進めており、現在46道府県と締結に至っております。今回の首都直下地震対策においても、一斉帰宅の抑止の基本方針にあるように各企業への災害の食糧備蓄がありますが、企業全体(特に中小)を考えた場合既存建物があり備蓄量の限界を超えと考えられ、東京都の防災計画の見直しにおいて優先順位も考慮いただき、流通備蓄の考えを導入すべきかと思慮します。