

# 大阪ビジネスパーク駅周辺地域 都市再生安全確保計画(案)について

～ 災害に強い安全・安心なまちをめざして ～

平成27年3月

大阪ビジネスパーク駅周辺・天満橋駅周辺地域  
都市再生緊急整備協議会

# O B P 地区の概況

- ◆大阪ビジネスパーク (OBP) は、1986年に街開きした大阪を代表する業務・商業地区。
- ◆地区内 (面積約26ha) には、超高層オフィスビル群 (13棟、延床面積約85万4千㎡) が建ち並ぶ。ホテル、ホール・劇場などの集客施設も立地。
- ◆平成24年1月に都市再生緊急整備地域に指定。
- ◆O B P 地区の就業者数は約3万4千人、平日の昼間人口は約10万人。



地区総面積	約 26 ha
宅地面積	約 18 ha
建築施設延床面積	約 85万4千㎡
用途地域	商業地域 400%
就業者人口	約 34,000人
昼間人口	約 100,000人

平成24年1月に都市再生緊急整備地域に指定

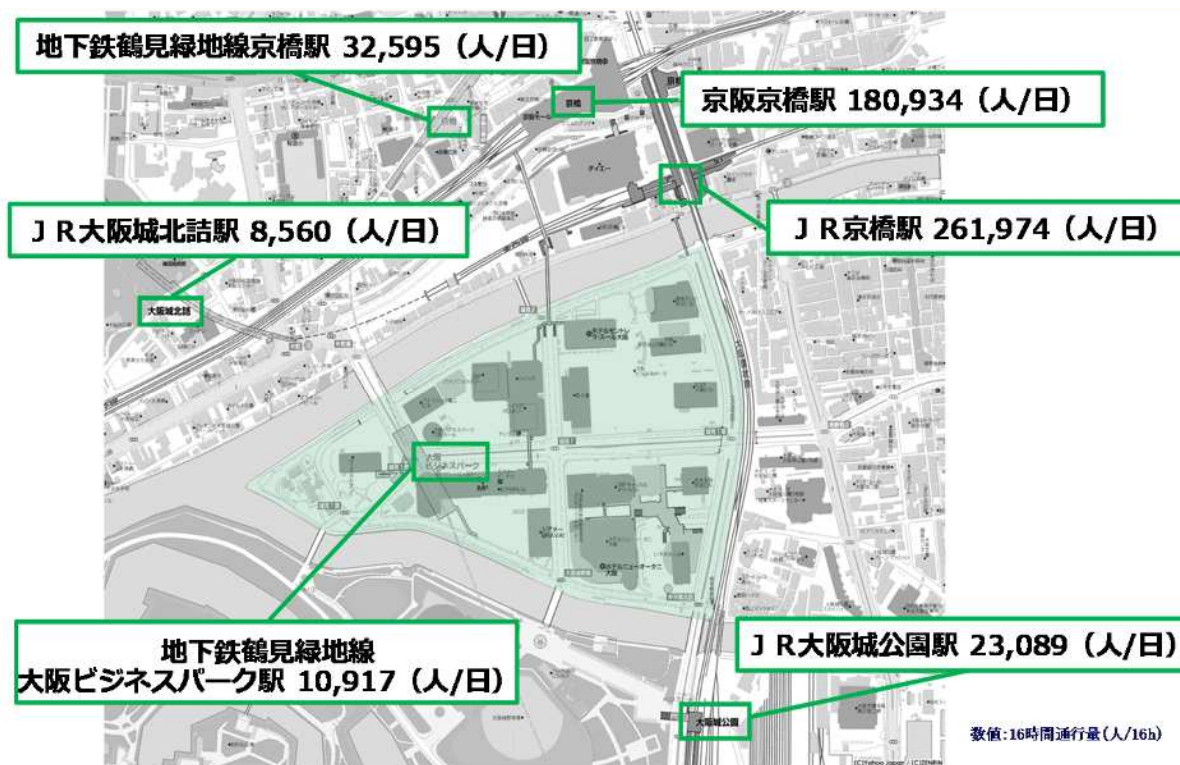


図 大阪ビジネスパークの概要

# 1-1-1 都市再生安全確保計画の意義

- ◆京橋エリアには6駅が存在し、1日平均乗降客数の合計は約50万人。
- ◆周囲を川で囲まれているOBPでは地震等の大規模災害に対して、外部との連絡や公民連携により被害や混乱を抑え、立地企業等の事業継続を確保するための備えが急務。
- ◆災害に強い安全なまちとしての付加価値を高め、都市の競争力を向上させるために、都市再生安全確保計画を策定する。

駅名	乗降客数(人/日)
J R京橋駅	261,974
J R大阪城公園駅	23,089
J R大阪城北詰駅	8,560
京阪京橋駅	180,934
地下鉄鶴見緑地線京橋駅	32,595
地下鉄鶴見緑地線 大阪ビジネスパーク駅	10,917
合計	518,069



※駅乗降者数:都市交通年報H23年版(H21年4月1日~H22年3月31日の1年間の平均乗降者数、または特定調査日の日乗降者数)

# 1-1-2 都市再生安全確保計画の目標

- ◆人的被害の抑制、立地企業の事業継続(BCP)の確保、災害対応体制の整備を目標として、災害に強い安全・安心なまち(BCD)を形成し、まちの価値向上、都市の競争力強化につなげることをめざす。
- ◆災害対策は、各建物における対策(自助)を基本としつつ、各ブロック単位およびエリア全体での対策(共助)の充実をめざす。
- ◆また、行政、警察、消防、鉄道事業者、広域防災拠点、ライフライン事業者と目標の共有を図り、退避経路の確保や協力体制の構築などの対策(公助)を充実させていく。

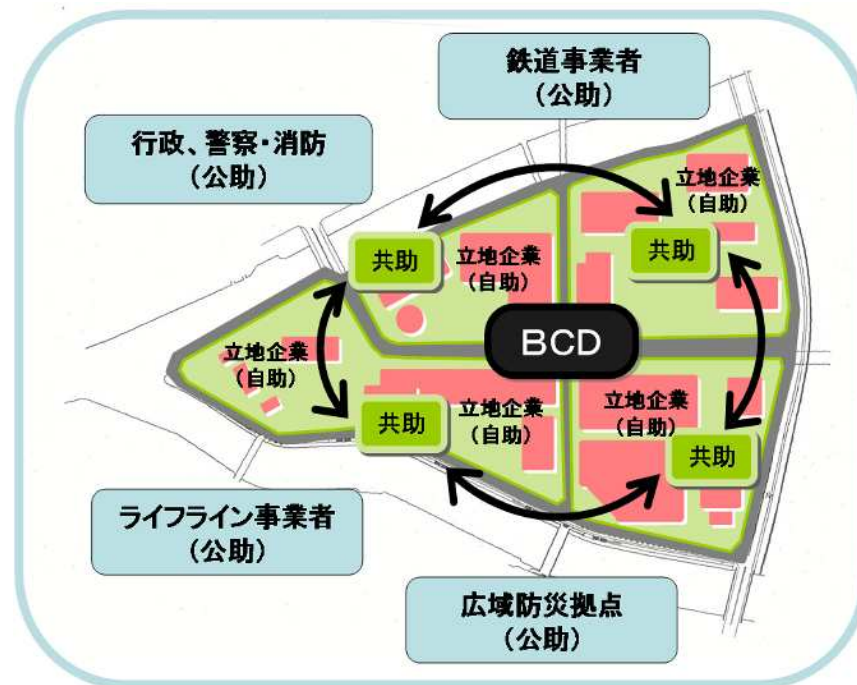


図 エリアの将来目標像

大目標	中目標	小目標
人的被害の抑制	建物からの安全な退避	退避経路の確保など
	一時退避施設、備蓄の確保	一時退避施設、備蓄(水、毛布等)の確保
立地企業の事業継続(BCP)の確保	ライフライン途絶への備え	非常用電源、非常時の情報通信手段の確保など
災害対応体制の整備	災害活動体制の整備	関係機関、市・区との協力体制構築、災害対応マニュアルの整備など
	人材育成の仕組み	防災訓練の実施など



## 1-2. 都市再生安全確保計画の作成および実施の体制

- 計画作成の主体は、大阪ビジネスパーク駅周辺・天満橋駅周辺地域都市再生緊急整備協議会(大阪ビジネスパーク駅周辺地域部会)。
- 実施体制は、大阪ビジネスパーク開発協議会を中心として、大阪市、区役所(中央区(代表)、都島区、城東区)、鉄道事業者やライフライン事業者等と連携しながら実施。

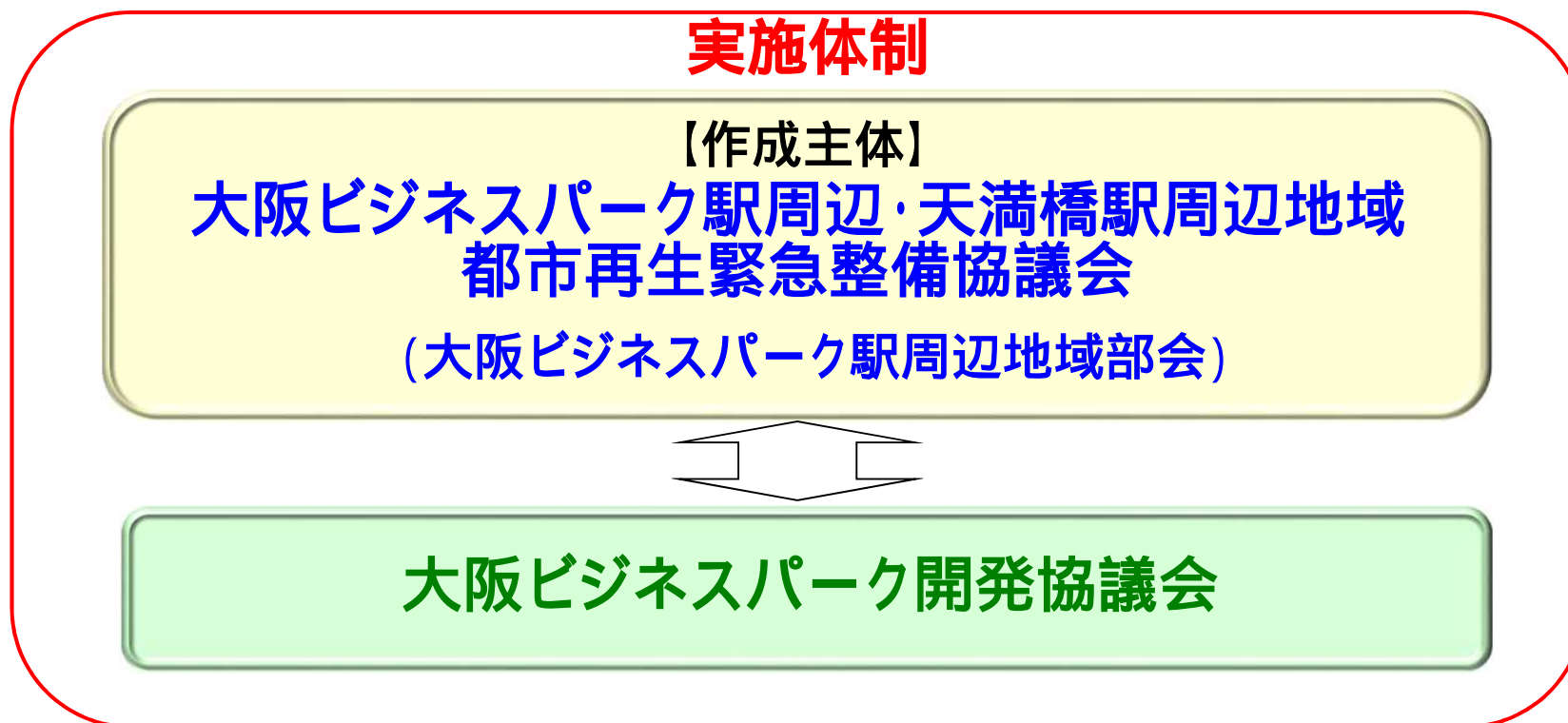


図 都市再生安全確保計画の作成・実施体制

# 1-3-1 想定する災害リスクのシナリオ

## ◆対象エリアで想定される災害の規模(3ケース)、災害リスクのシナリオを以下に示す。

大阪府自然災害総合防災対策検討(地震被害想定)報告書(H19.3)及び「大阪市地域防災計画<震災対策編>(H24.7)」における中央区の被害想定を参考としている。  
 また、内閣府がH24.8に公表した南海トラフ巨大地震による被害想定については、それを受けた大阪府防災会議の被害想定(南海トラフ巨大地震災害対策等検討部会報告)にもとづく。

表 想定される災害の規模・災害リスクのシナリオ

Case1	Case 2	Case3
東南海・南海地震(海溝型)	南海トラフ巨大地震(海溝型)	上町断層帯地震(直下型)
・発生確率 70%・60%	・発生確率(頻度は極めて低い)	・発生確率 2~3%
・震度5弱~6弱 ・長周期地震動	・震度6強 ・津波 最大5m ・長周期地震動	・震度6強~7
・ライフライン被害(中央区) 停電率: 1.3% ガス停止率: 0.0%(市域) 通信不通率: 0.0% 断水率: 10.5%(市域) 下水被害率: -%	・ライフライン被害(中央区) 停電率: 49.0% ガス停止率: 88.3% 通信不通率: 12.4% 断水率: 100% 下水被害率: 3.0%	・ライフライン被害(中央区) 停電率: 100.0% ガス停止率: 80.5%(市域) 通信不通率: 13.5% 断水率: 83.5%(市域) 下水被害率: -%
シナリオ 1	シナリオ 2	シナリオ 3
【シナリオの前提条件】 建物利用 OK / ライフライン利用 OK	【シナリオの前提条件】 建物利用 OK / ライフライン利用 NG	【シナリオの前提条件】 建物利用 NG / ライフライン利用 NG

今後30年以内に発生する確率

## 1-3-2 エリアにおける災害対応ポテンシャル

### (1) 一時退避施設

平日は2.9万人のエリア内一時退避者が想定されるが、OBP内には約68,300m<sup>2</sup>の空地等があり、一時退避に必要な面積を1.0m<sup>2</sup>/人とする、十分な一時退避施設(屋外)が確保されている。また、外部からの受入れも物理的には可能である。

### (2) 退避経路

退避経路にあたる歩道橋等は耐震性を確認済み。  
通路(標準部)に関しては必要な有効幅員を満たす。  
(但し、建物出入口付近の狭窄部、歩道橋の階段部等での留意が必要(分散誘導化等))

### (3) 一時滞留スペース

平日は1.6万人のエリア内一時滞留者が想定され、一時退避に必要な面積を2.0m<sup>2</sup>/人とする、約32,000m<sup>2</sup>の一時滞留スペースが必要。OBP内の既存建物の屋内空間(屋内駐車場、劇場・ホール、会議室等)を建物所有者等との協議を経て位置付けることが課題。

### (4) 備蓄

平日のエリア内の一時滞留者 1.6万人に対する一定の備蓄量は備わっている(水 4.1日分、食料 2.2日分、毛布 0.6日分)が、ブロック別では偏りがあるため相互融通(共助)が必要。

# 2-1. 都市再生安全確保施設の整備及び管理

(法第19条の13 第2項第二号及び第三号関係)

## (1) 一時退避施設

OBP内のオフィスはじめホテル、商業・文化施設等の従業員(組織に属する者)及び利用者など、エリア滞在者の一時退避施設として、OBPの空地等を位置付ける。

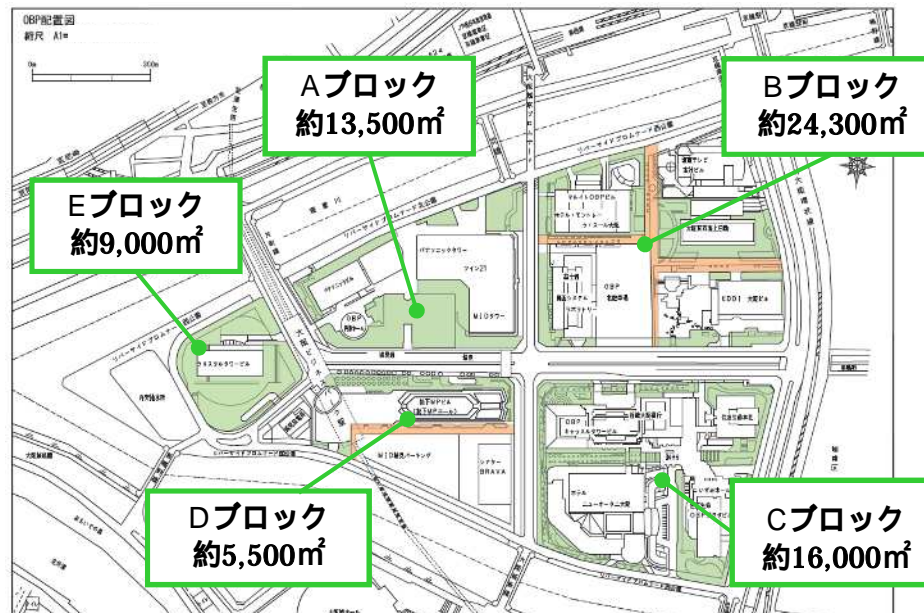


表 都市再生特別措置法第19条の13第2項第二号及び第三号に係る計画

総空地面積 = 約68,300㎡

施設に関する事項			事業に関する事項				管理に関する事項		
番号	施設の名称	種類	所有者	実施主体	事業の内容	実施期間	管理主体	管理内容	実施期間
1	Aブロック	一時退避施設	MID都市開発(株) MIDビルディングマネジメント(株)	同左	空地等	整備済み	同左	施設の 保守・点検	H27～
2	Bブロック	一時退避施設	KDDI(株), 富士通(株) 讀賣テレビ放送(株), 東京海上日動火災保険(株) マルイト(株)	同左	空地等	整備済み	同左	施設の 保守・点検	H27～
3	Cブロック	一時退避施設	住友生命保険(相) (株)近畿大阪銀行	同左	空地等	整備済み	同左	施設の 保守・点検	H27～
4	Dブロック	一時退避施設	MIDビルディングマネジメント(株) (株)竹中工務店	同左	空地等	整備済み	同左	施設の 保守・点検	H27～
5	Eブロック	一時退避施設	(株)竹中工務店 (株)朝日ビルディング	同左	空地等	整備済み	同左	施設の 保守・点検	H27～



# 2-1. 都市再生安全確保施設の整備及び管理

(法第19条の13 第2項第二号及び第三号関係)

## (2) 退避経路

OBP内の道路(歩道、車道は交通規制が必要)、空地等の一部、建築物内通路等を退避経路として位置付ける。また、OBP外の鉄道駅、広域避難場所等(大阪城公園等)への連絡ルートとなる橋梁等についても退避経路と位置付ける。

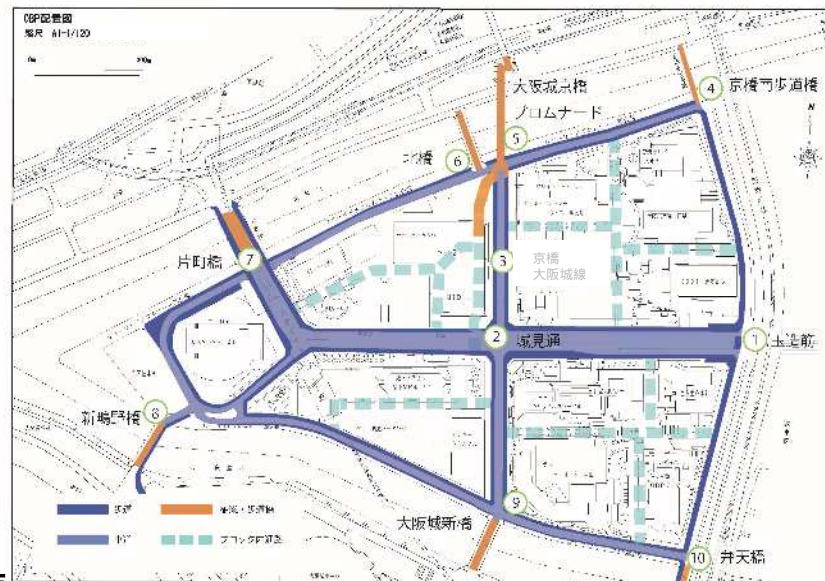


表 都市再生特別措置法第19条の13第2項第二号及び第三号に係る計画

施設に関する事項				事業に関する事項			管理に関する事項		
番号	施設の名称	種類	所有者	実施主体	事業の内容	実施期間	管理主体	管理内容	実施期間
6	玉造筋	退避経路	大阪市	同左	道路	整備済み	同左	施設の保守・点検	H27～
7	城見通	退避経路	大阪市	同左	道路	整備済み	同左	施設の保守・点検	H27～
8	京橋大阪城線	退避経路	大阪市	同左	道路	整備済み	同左	施設の保守・点検	H27～
9	京橋南歩道橋	退避経路	大阪市	同左	歩道橋	整備済み	同左	施設の保守・点検	H27～
10	大阪城京橋プロムナード	退避経路	大阪市	同左	歩道橋	整備済み	同左	施設の保守・点検	H27～
11	北橋	退避経路	大阪市	同左	道路(橋梁)	整備済み	同左	施設の保守・点検	H27～
12	片町橋	退避経路	大阪市	同左	道路(橋梁)	整備済み	同左	施設の保守・点検	H27～
13	新鳴野橋	退避経路	大阪市	同左	道路(橋梁)	整備済み	同左	施設の保守・点検	H27～
14	大阪城新橋	退避経路	大阪市	同左	歩道橋	整備済み	同左	施設の保守・点検	H27～
15	弁天橋	退避経路	大阪市	同左	道路(橋梁)	整備済み	同左	施設の保守・点検	H27～

## 2-1. 都市再生安全確保施設の整備及び管理

(法第19条の13 第2項第二号及び第三号関係)

### (3) 一時滞留スペース

発災後、雨露がしのげるスペースとして、OBPの既存建物の屋内空間(屋内通路やエントランスホール、屋内駐車場、劇場・ホール、会議室等)を一時滞留スペースとして活用できるよう検討を進め、建物所有者等との協議が整った時点で計画に反映。

## 2-2. 滞在者等の安全の確保を図るために必要な事業

(法第19条の13 第2項第四号関係)

建物所有者等と実施に向けた協議が整った時点で計画に記載する。

## 2-3. 滞在者等の安全の確保を図るために必要な事務

### 2-3-1 事務の実施体制

(法第19条の13 第2項第五号関係)

- ▶ 災害発生から都市機能回復までの応急対応活動を地域で連携・協力する組織(応急活動組織)の構築をめざす。
- ▶ 各建物の被災状況や在館者の安否確認、帰宅困難者の受入れ状況等の情報、交通情報などを集約するとともに、収集した情報を連絡・共有する。

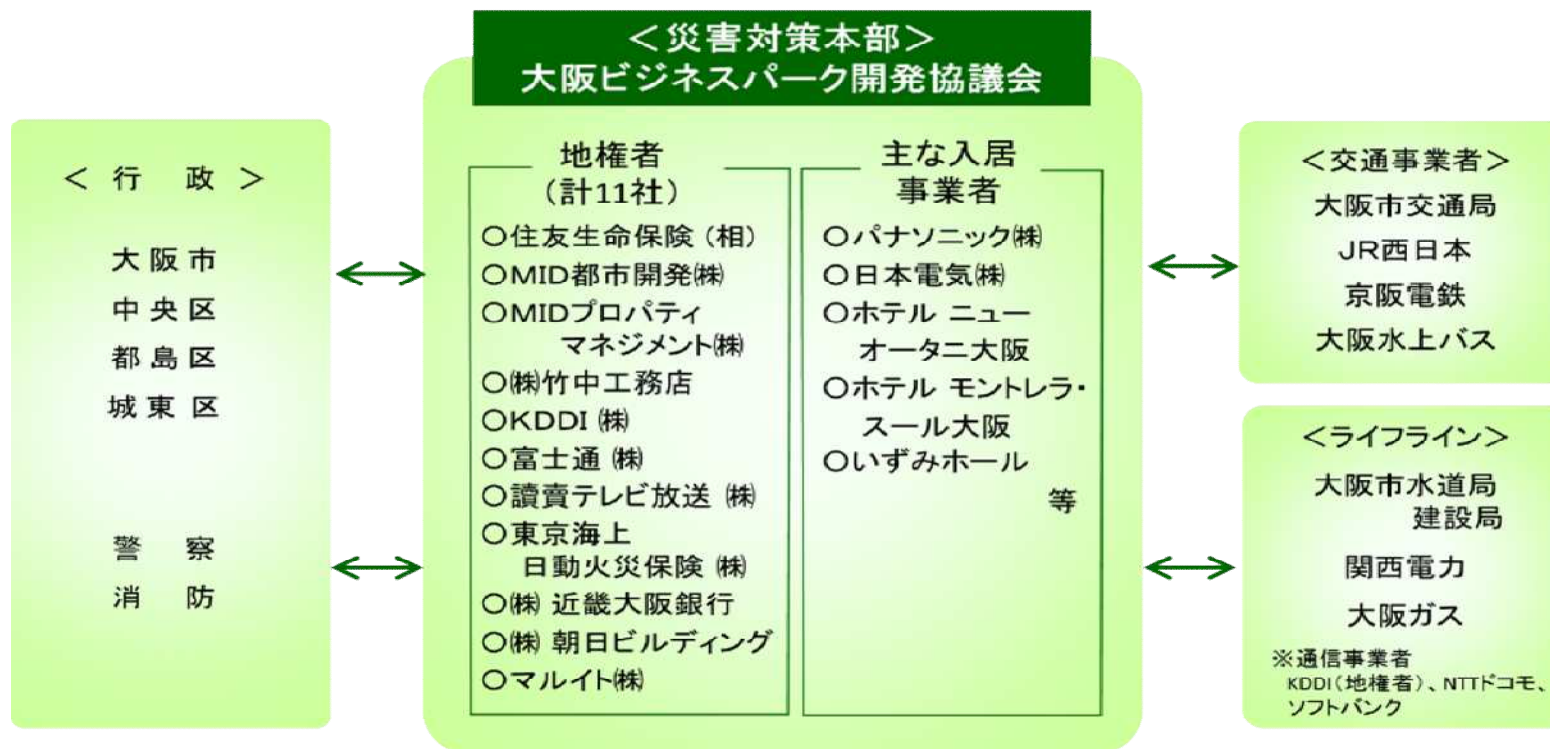


図 災害発生時の応急活動組織(将来イメージ)

## 2-3-2 災害時に実施する事務の内容

### 事前対策

- ・エリア内の情報を共有するための連絡体制を構築し、マニュアルとして整備する。

### 災害対策本部の設置

- ・地域において災害活動状況を把握し、連絡調整を行う災害対策本部を設置する。

### 一時退避施設への退避誘導

- ・各建物の管理者は、退避者が建物内に滞留することなく、OBP内の一時退避施設(屋外)あるいは広域避難場所へ円滑に退避するよう誘導する。

### 一時滞留スペースへの誘導

- ・帰宅困難者のうち、高齢者、妊婦、子ども等の災害弱者などを優先して一時滞留スペース(屋内)へ誘導する。



## 2-4. 滞在者等の安全の確保を図るために必要な事項

(法第19条の13 第2項第六号関係)

2-4-1 防災訓練等	事前対策として準備したマニュアルやルールに沿って、災害対応訓練の年1回程度の実施を検討する。	
2-4-2 人材育成及び広報活動・啓発活動	防災意識の啓発・高揚を図り、安全で安心なまちを維持するためのプログラムを検討・実施する。	
2-4-3 整備済み施設 の管理等	退避に係る事前対策	一時退避施設、退避経路を適切に管理する。
	一時滞留スペースに係る事前対策	企業等において施設内待機に必要な環境整備等を行う。
	備蓄に係る事前対策	各建物管理者等において3日分の備蓄に努める。
	津波避難に関する事前対策	津波高が従来想定の2倍(5.2m)になった場合、OBP地区は、大阪市中心部のビジネスエリアとして唯一浸水エリア外。 (平成23年7月6日大阪府発表)
放置自転車対策	安全かつスムーズな退避を行うために、歩道上の放置自転車等は阻害要因となることから、現状の駐輪場における適切な保守・点検に加えて、さらに駐輪場の配置・増設を今後検討していく。	
2-4-4 都市再生安全確保計画の運営ルール(PDCAサイクル)	年1回の防災訓練等の機会を通じ、取組成果の検証と環境変化の把握を行い、以降の改善につなげる。	

## 3. その他の防災性の向上のために必要な事項

### 3.1 機能の自立性確立対策

- 災害に強い安全・安心なまち(BCD)を構築し、まちの価値の向上、都市の競争力強化につなげることをめざす。
- エリア内における災害情報等の共有、備蓄物資や退避空間等の融通(共助)について検討する。
- また、組織の強化を図りながら各種防災対策事業を進める。