

3 防災拠点の強化・オープンスペースの充実

3.1 防災安全地区の整備

病院、福祉施設、学校、地方自治体庁舎または出張所、公園等を適正に集中配置した防災安全地区の整備を進めるべきである。

- 1) 上記の各都市施設は、行政の異なる部局あるいはそれぞれの利害関係者により、その整備や配置が決定され、計画的集中整備が必ずしも円滑には行いきにくい状況にあった。上記施設整備においては、都市計画的観点から強力な調整がなされるべきである。
- 2) このような大規模な地区整備が困難な場合にも、多目的公園や近隣公園などを各地区に配置し、食糧やその他緊急物資の備蓄倉庫及び水槽等が設置される必要がある。あわせて小中学校等の非常時の避難場所にも被災者の短期間の自活を可能とする物資のストックスペースを整備する必要がある。
- 3) また、防災安全地区とは別になるが、今回の震災で大規模な火災が起きた地区の中には、街区から街区へと次々に延焼していった地区がある。こういった区画街路を超えた延焼を防ぐため、耐火建築、駐車帯などを有効に用いて、街区内の施設配置を工夫することも可能であろう。このような方法も地権者の合意が得られにくく、街区内の区画整理を進めにくい場合には有効であろう。

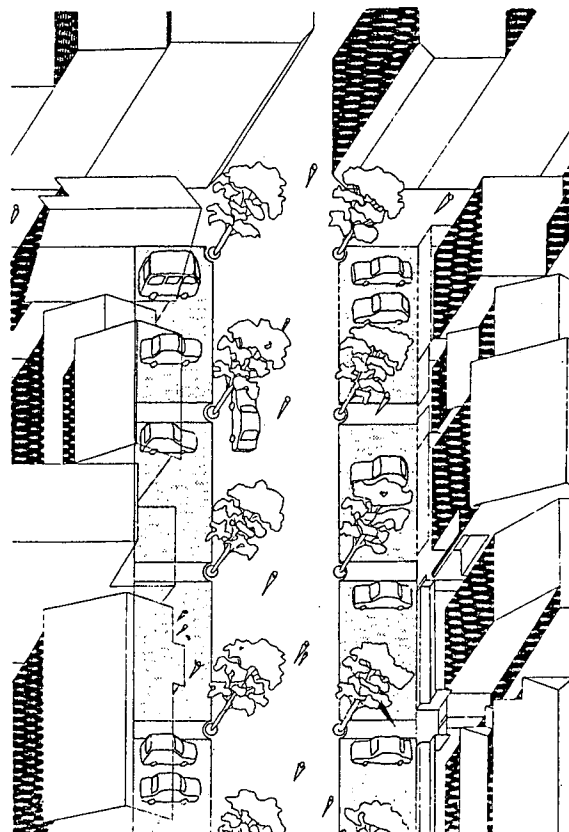


図8 耐火建築・駐車帯による延焼防止のイメージ

3.2 地域防災面からの駅前広場整備の推進

駅前広場は、日常的な交通結節機能や広場機能として極めて重要であり、また、非常時には交通拠点・避難拠点・物流拠点などに活用しうる優れたオープンスペース機能を発揮する。そこで、民鉄線や地下鉄道の駅を含め、地域の中での防災上のオープンスペースの整備密度という視点からも、駅前広場整備を進めていくことが必要である。

- 1) 神戸の戦災復興時には、JRの灘・三宮・神戸各駅の駅前広場が新設または拡張された。これらを含めた駅前広場は、今回の震災復旧の過程で、代替バスと鉄道との交通結節機能に加えて、ボランティアによる救援活動の拠点としての機能や避難地としての機能が発揮された。また、新神戸駅のように、救援物資の物流拠点などとして機能した例もみられた。反面、駅前広場をもたない駅では、上記のような機能に少なからぬ支障が生じた。
- 2) こうした実態を踏まえて、日頃から地域の人々に親しまれる駅前広場を、日常的な交通広場機能ばかりでなく、震災などの非常時に活用しうる重要なスペースとしてとらえ、整備を進めていくことが必要である。特に、これまで駅前広場整備が遅れていた阪急・阪神などの民鉄線や地下鉄駅を含めた駅前広場整備が望まれる。その際、個々の駅の利用人員などを考慮するだけでなく、地域の中での防災上のオープンスペースの整備密度という視点から、駅前広場整備の優先度をチェックすることも重要である。鉄道高架下や駅前広場の地下の一部を防災上のストックスペースに使うことなども検討すべきであろう。
- 3) さらに、都心部への自動車の流入を抑制するスタンスに立って、地下鉄西神線や神戸電鉄などの郊外鉄道路線では、駅の利用特性に応じてK&R用のベイの設置なども積極的に進めるべきであろう。

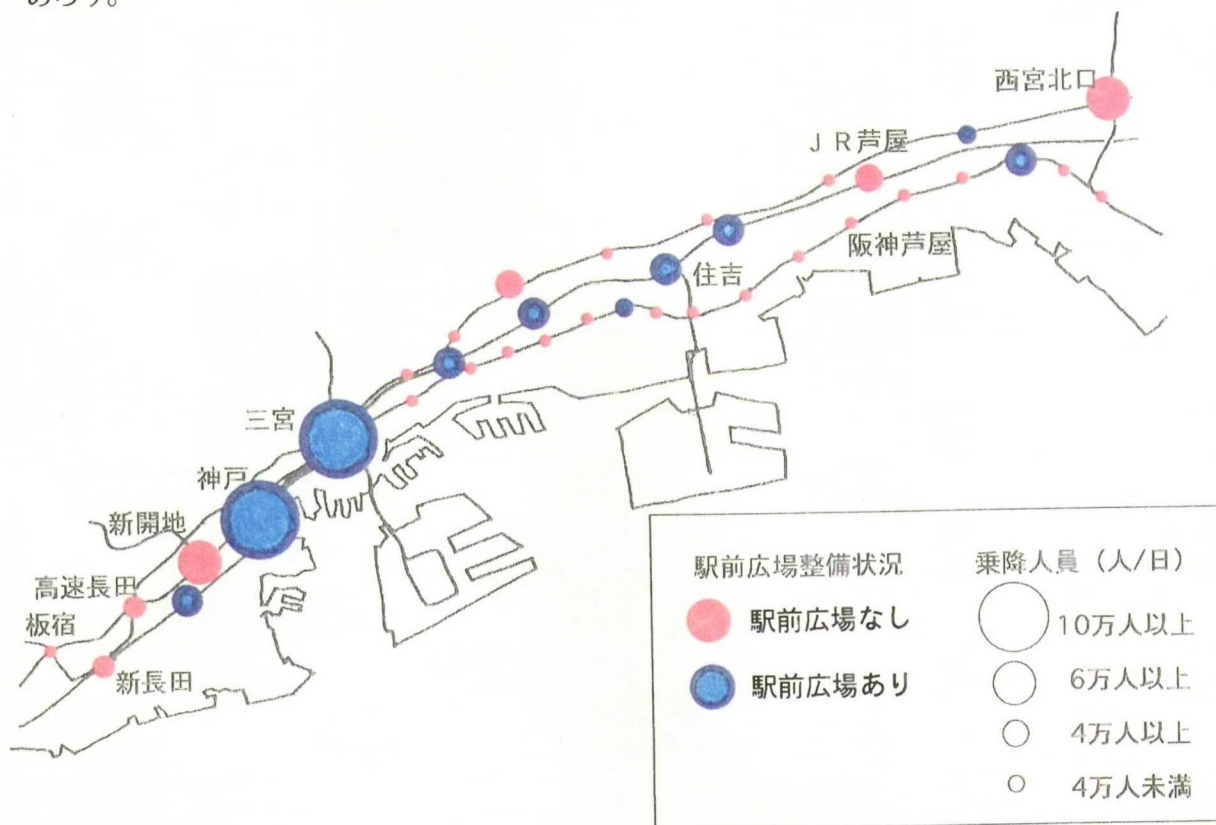


図9 神戸地域における駅前広場の整備状況

3.3 救援物資配送等のための緊急物流拠点の指定と活用

非常時に救援物資配送などのための緊急物流拠点として活用する施設をあらかじめ指定し、貯蔵スペースや交通アクセス性の向上のための周辺道路等の整備を行っておくべきである。

神戸市では、今回の震災で、新神戸駅・摩耶埠頭倉庫など5カ所を物流拠点として、市内の避難所などへ生活支援物資の配送を行った。このようなシステムを被災後速やかにとることができるようにするためには、実効性のある防災体制をもつことと同時に、非常時に緊急物流拠点として活用する拠点をあらかじめ指定し、施設面での必要な整備を進めておくことが必要である。このような物流拠点には、

- 1) 被災後、急激に集結してくる物資の仕分けや仮置きのための屋内スペース（倉庫、高架下、学校体育館などを利用）
- 2) 配送トラック・幹線搬入トラックの発着・駐車のためのオープンスペース（校庭、公園、駅前広場などを利用）
- 3) 貯蔵スペース（地下空間などを利用）

を設ける。具体的には高校等の学校施設や総合体育館等の活用が考えられる。これらの施設の耐震性を強化しておくべきことは言うまでもない。緊急物流拠点には、ヘリコプターの発着スペースが確保され、周囲に飛行上の障害物がないことも必要である。また、幹線道路や耐震港湾施設へのアクセス性も確保しなくてはならない。さらに、学校などの施設を緊急物流拠点とする場合、幹線道路へのアクセス街路は、常時には歩車共存道路などとして用いることができるように整備することが必要である。ただし、その設計にあたっては非常時の円滑な利用に配慮すべきことは当然である。

3.4 救急ヘリポート整備

救急用を含めたヘリコプターの基地としての公共ヘリポートの他に、公共病院や一定規模以上の私立病院にヘリポートを設置する必要がある。また各地区にヘリコプターの離発着が可能なスペースを計画的に配置するべきである。

- 1) 現在全国的に救急ヘリコプターおよびヘリポートが整備されつつあるが、主として救急車によるサービスが不十分な地域や病院間輸送等を対象として検討されてきた。今回の経験により、道路網が機能しなかった場合や救急活動に加えて救援物資輸送及び他県からの大量の救援ヘリコプターによる利用等も想定した検討が必要である。
- 2) 既設病院ヘリポートでは周辺住民との騒音上の問題が存在することも踏まえ、防災安全地区等と連携した整備が望ましい。