



PEATIX
[防災展示特設ウェブサイト](#)

概要：首都直下地震を想定した臨海部における交通防災社会実験
～産官学民における交通防災拠点整備と広域連携～

内容：1 交通防災展示
2 交通防災拠点機能確認
3 産官学セッション

日時：2022年 11/17(水)-12/17(土)

主催：豊洲スマートシティ推進協議会

連携：国交省関東地方整備局、東京都、江東区、日本大学（大沢研究室）
豊洲パークマネジメントJV

展示構成：國學院大學 児玉千絵 専任講師

協賛：三井不動産、清水建設

Index

- Chapter 01 社会実験の経緯・目的
- Chapter 02 社会実験の概要体制図
- Chapter 03 交通防災社会実験概要
- Chapter 04 アンケート結果
- Chapter 05 各種メディアによる取材
- Chapter 06 総括

Chapter

01

社会実験の経緯・目的

社会実験の経緯・目的

【経緯】

- 東京大学社会連携講座は、豊洲スマートシティ推進協議会と連携して、2019年以降、東京臨海部における交通防災まちづくりについて検討しており、2022年3月は、水害をテーマに社会実験・展示会を開催した。
- 社会連携講座は2022年6月に閉会したが、2022年度は継続活動として、国土交通省関東地方整備局・東京都・江東区・日本大学・國學院大學と連携し、社会実験・展示会を開催する。
- 2022年5月に東京都から首都直下地震等による東京の被害想定が発表されたことを受け、今年のテーマは首都直下地震とした。

【目的】

- ① 東京臨海部における交通防災ネットワーク（リンク）の検証
- ② 東京臨海部における交通防災拠点（ノード）の在り方検討
- ③ 交通防災拠点の維持管理・運営（マネジメント）の在り方検討
 - 江東区豊洲エリアにおける帰宅困難者避難受け入れ訓練（域内・広域避難連携）
 - 災害時情報収集・発信連携：情報・人のプラットフォームの構築
- ④ 災害時におけるモビリティ活用の有効性の検証（超小型モビリティ、シェアサイクル等）

Chapter

02

社会実験の概要体制図

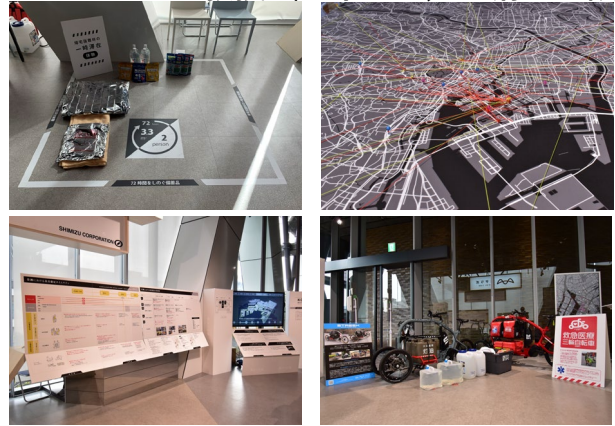
社会実験の概要体制図

明日の危機 ～首都直下地震編～
主催：豊洲スマートシティ推進協議会

事務局：清水建設

1 交通防災展示

主催：豊洲スマートシティ推進協議会
連携先：児玉専任講師（國學院大學）
大沢教授（日本大学）・清水建設



期間：11月17日～12月17日
場所：ミチノテラス豊洲（ミチラボ）
内容：東京臨海部の災害時のポテンシャル・災害時タイムラインの提示

2 交通防災拠点機能確認

主催：豊洲スマートシティ推進協議会
連携先：国交省関東地方整備局・清水建設



期間：12月15日、12月17日
内容：【域内避難】情報発信の在り方検証@豊洲駅→ミチノテラス豊洲
【交通防災拠点機能確認】Lアラート、炊出し、備蓄品、マンホールトイレ
【広域避難】舟、BRT活用@ミチノテラス豊洲→新橋・竹芝

3 官学セッション

主催：豊洲スマートシティ推進協議会
連携先：国交省関東地方整備局・東京都
江東区・商友会
豊洲5丁目マンション自治会



期間：12月15日
場所：ミチノテラス豊洲（ミチラボ）
内容：社会実験を通じての産官学民意見交換

Chapter

03

交通防災社会実験概要

1 交通防災展示

明日の危機

― 首都直下地震編 ―

知ること、感じること、考えること。

1923年9月1日、
残暑厳しい真昼の東京をマグニチュード7.9の強烈な地震が襲いました。
東京は、関東大震災からもうすぐ100年の節目を迎えます。

もし、明日がその日だったら。
私たちは、再び来る首都直下地震を乗り越えることができるのでしょうか。
私たちは、再びその先に日常を見ることができるのでしょうか。

この「ミチラボ」は交通防災拠点であるミチノテラス豊洲にあります。
本展示では、東京臨海部で首都直下地震が起きた場合の、
災害状況、対応策を様々な観点から整理しました。
また東京臨海部における交通防災ネットワーク整備の重要性を
「KO-TO防災ステーション構想」と題して展示・提案しております。

ご覧頂いた皆様が
災害について正しく“知り”、
明日に迫っているかもしれない危機を“感じ”、
現実に進行している都市整備や最先端の防災まちづくりの取り組みから
自身の生活や将来の都市像を“考える”機会となればと願っています。

主催：豊洲スマートシティ推進協議会

1 交通防災展示

提案内容



① KO-TO防災ステーション



② タイムライン (災害時・対応策)



③ 災害時臨海部ポテンシャル

体験型



一時滞在スペース体験



避難ODマップ



次世代モビリティ

1 交通防災展示：① KO-TO 防災ステーション

KO-TO 防災ステーション

江東区・臨海部の防災ポテンシャル

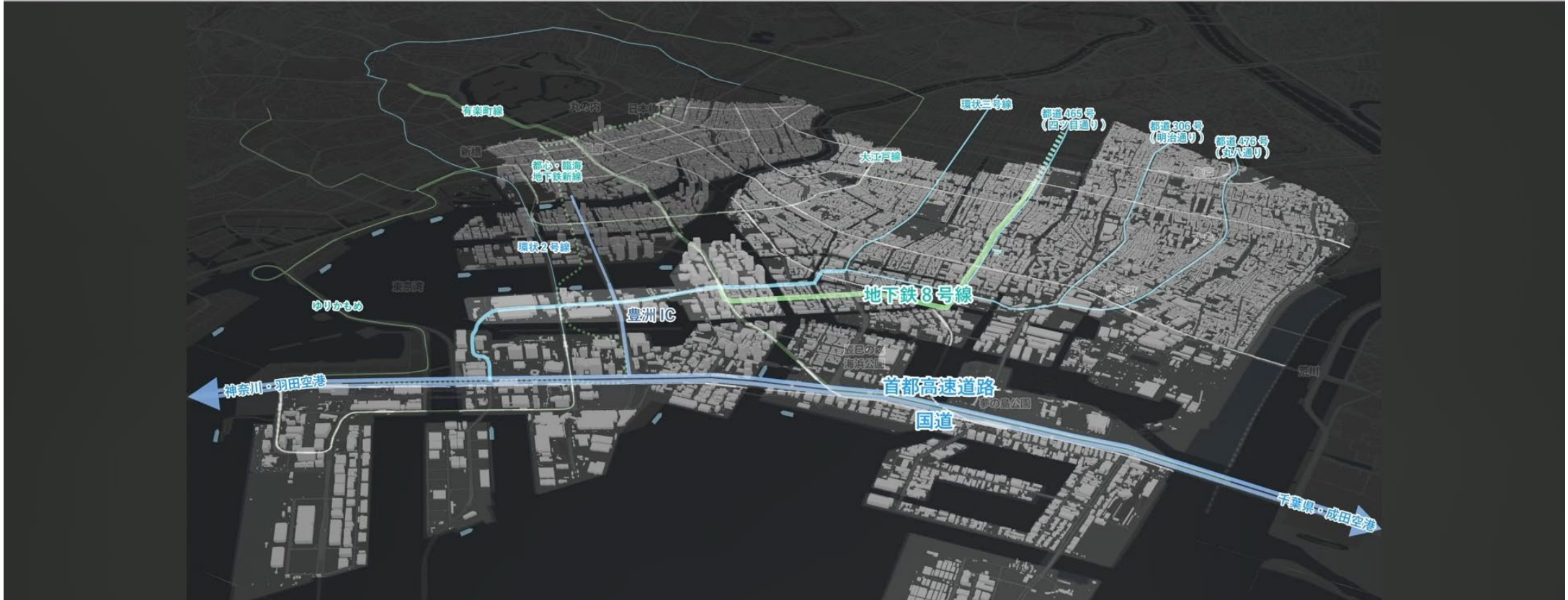
- ✔ 壊れないインフラ「海」が広がっている
- ✔ 水害・地震に強いエリア
- ✔ 様々な交通が繋がっている
- ✔ 首都高ランプがある
- ✔ 雨露をしのげる大規模な一時滞在施設がある
- ✔ エネルギーレジリエンスの高いエリアである
- ✔ 情報が集まるエリアである



1 交通防災展示：① KO-TO 防災ステーション※動画リンク有

動画

人口密度	地震発生	総合危険度	避難経路	地区内残留地区	洪水・高潮 避難地区	避難施設	交通ネットワーク	防災ステーション 構想
------	------	-------	------	---------	---------------	------	----------	----------------



さらに、臨海部エリアは首都高や地下鉄8号線・船・都道など交通の要所となっており、避難や物資輸送の要となるポテンシャルがあります。



1 交通防災展示：① KO-TO 防災ステーション

豊洲駅周辺のポテンシャル (交通結節・情報発信・コミュニティ)

様々な交通が乗入れる豊洲駅。行政の拠点もあり情報のハブとなる。
ここまで来て、情報を得て、移動先を選ぶ場所となる。
それを支援するコミュニティ・活動がある。

- 有楽町線、ゆりかもめ、地下鉄8号線の乗り入れ
- バス、タクシー、一般車、自転車、小型モビリティが乗入れる交通広場が駅前に立地
- 食料等の配給、情報収集の活動拠点である拠点避難所が駅に近接して立地
- エネルギーレジリエンスの高い施設での避難者・帰宅困難者の受け入れが可能
- 災害協力隊、町会等の地域コミュニティがある
- 豊洲スマートシティ推進協議会(産官学連携)が主導し、平常時からAI防災訓練などの活動も行っている

有明・青海のポテンシャル (海と首都高へのアクセス・大規模な避難スペース)

災害時早期の復旧が期待される海と首都高にアクセスできる有明・青海。
大規模な避難場所・国際展示場他に近接した立地を生かし、
広域的に避難者・滞在者を支援する。
一定期間滞在した後は、より安全な場所へ広域避難(疎開)する拠点となる。

提案

豊洲MiCHiの駅のポテンシャル (海と首都高へのアクセス・大規模な避難スペース)

災害時早期の復旧が期待される海と首都高にアクセスできる豊洲MiCHiの駅。
大規模な一時滞在施設・豊洲市場に近接した立地を生かし広域に避難者・滞在者を支援する。
一定期間滞在した後は、より安全な場所へ広域避難(疎開)する拠点となる。

- ゆりかもめの乗り入れ
- BRT、タクシー、一般車、自転車、小型モビリティが乗入れる交通広場が立地
- 船着き場が近接
- 首都高速道路に近接
- エネルギーレジリエンスの高い施設での避難者・帰宅困難者の受け入れが可能
- 豊洲市場、東京国際展示場、青海等大規模な一時滞在施設・大規模駐車場に近接

地下鉄8号線延伸を契機とした 防災ネットワークの強化

提案

- 大江戸線防災ネットワークと合わせて、地下鉄8号線を「防災ネットワークとする」
- 地上交通が途絶中も、帰宅困難者・要配慮者・避難所からの際避難者等、必要に応じて臨海部の大空間に輸送できる
- 臨海部に到着したDMAT、救援物資を病院等に、救援隊を拠点に輸送できる
- 豊洲駅周辺開発と合わせ、滞流空間・情報伝達機能・医療支援・防災備蓄倉庫や交通ターミナルを整備する

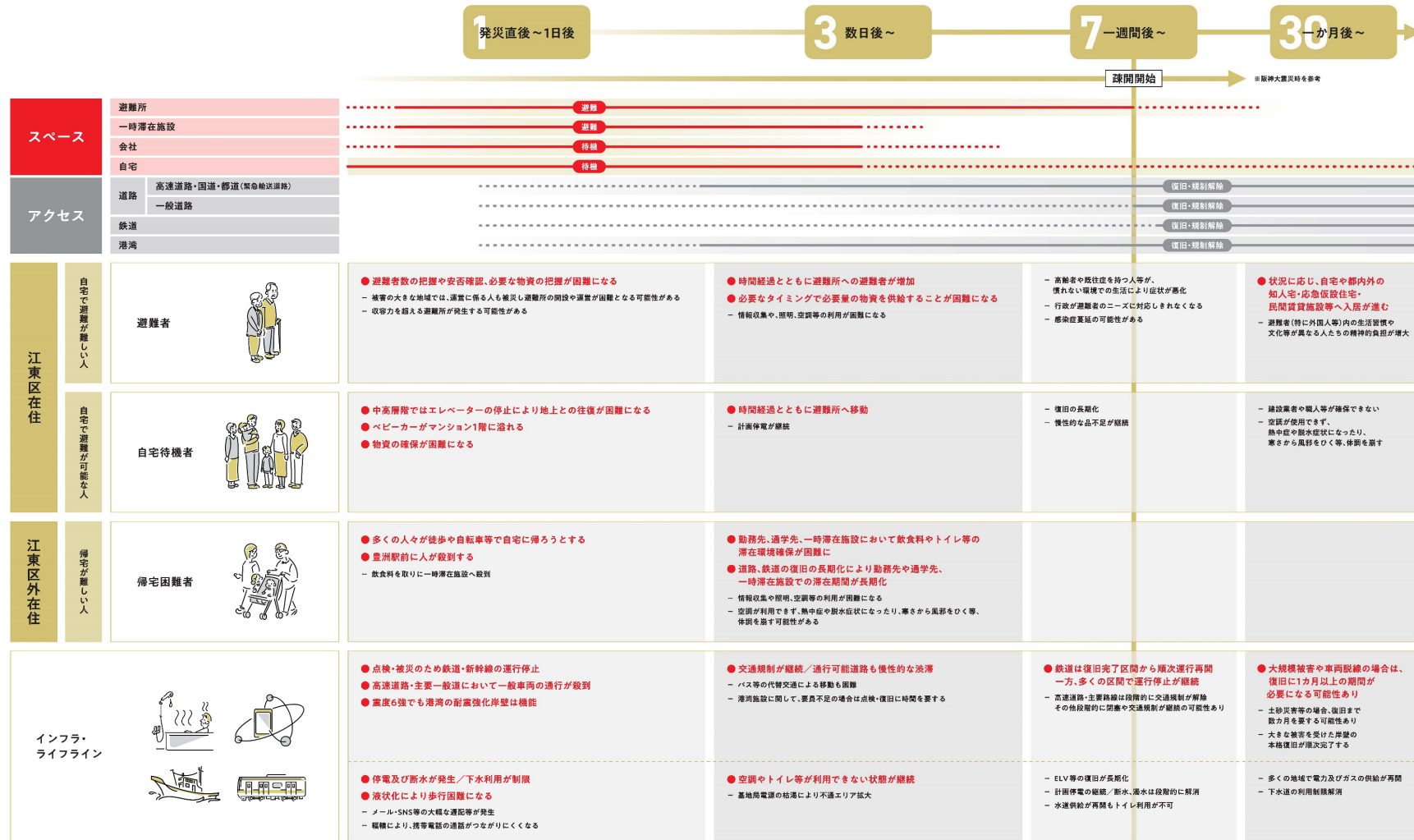


提案

1 交通防災展示：②タイムライン（災害時）

豊洲における災害想定タイムライン

※期間はイメージです
参考：東京都防災会議：東京都の新たな被害想定～首都直下地震等による東京の被害想定～ 東京都防災会議：首都直下地震等による東京の被害想定報告書



1 交通防災展示：③ 災害時臨海部ポテンシャル

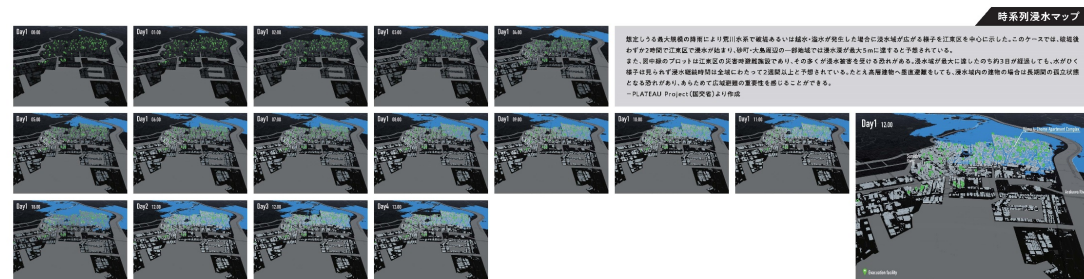
A 災害想定 (首都直下地震・水害)

江東区北部・一部近隣区の危険性、臨海部エリアの安全性の提示

東京都では、令和4年9月東京都震災対策条例に基づき、都内の地震に関する危険性を、建物倒壊危険度、火災危険度、災害時活動困難係数及び総合危険度で示した。地域危険度は5つのランクに分けられ、相対的に評価されている。総合危険度において、最も危険なランク5に位置付けられたのは、江東区内では、大島7丁目・亀戸5丁目・北砂3・4・6丁目・東砂5丁目であった。一方、豊洲1~6丁目、有明1~4丁目、青海1~4丁目はいずれも最も安全なランク1とされている。江東区城東地区の危険性及び臨海部の安全性が見えてくる。

地震に伴い荒川の堤防が決壊すると仮定した。破堤後わずか2時間で江東区内の浸水が始まり、砂町・大島周辺の一部地域では浸水深が最大5mに達すると予想されている。また、図中緑のプラットは江東区の災害時避難施設であり、その多くが浸水被害を受ける恐れがある。浸水域が最大に達したのち約3日が経過しても、水がひく様子は見られず浸水継続時間は全域にわたって2週間以上と予想されている。たとえ高層建物へ垂直避難をしても、浸水域内の建物の場合は長期間の孤立状態となる恐れがあり、あらためて広域避難の必要性を感じる。

令和4年に江東区より発行された「江東区地域防災計画」では、首都直下地震の際の被害想定が示されており、中でも帰宅困難者は約18万人、避難者は約23万人とその数の多さに対策の必要性・重要性が感じられる。



【資料A-II】:首都直下地震時、荒川の堤防決壊による洪水状況(出典:「江東区洪水ハザードマップ【洪水氾濫】」, PLATEAU)



【資料A-I】:首都直下地震時・総合危険度(建物倒壊・火災被害)
(出典:東京都警備局「あなたのまちの地域危険度」令和4年9月)

○震災被害想定総括表

		東京湾北部地震		
条件	規模	マグニチュード7.3		
	江東区内の被害	震度5強(約0.58)		
時期及び時刻		震度7弱(約0.18)		
		冬の夕方18時		
人的被害	風速	8m(ノ秒)		
	死者	死者(合計)※1	449	人
		ゆれによる建物全壊	365	人
		地震火災	82	人
		ブロック崩	3	人
	負傷者	落下物	0	人
		負傷者(合計)	10,164	人
		ゆれによる建物全壊	1,054	人
		(うち重傷者)	9,699	人
	死者	ゆれによる建物全壊	349	人
地震火災		94	人	
ブロック崩		22	人	
落下物		22	人	
物的被害	建物被害(合計)※2	11,007	棟	
	ゆれ・震動化による建物全壊	8,310	棟	
	地震火災(焼失)	3,536	棟	
	電力施設(停電率)	43.4	%	
	通信施設(不通率)	7.6	%	
	ガス施設(供給停止率)	34.1~100.0	%	
	上水道施設(断水率)	76.5	%	
	下水道施設(被害率)	27.9	%	
	その他	帰宅困難者	178,078	人
		避難者(うち避難発生災害)	233,782(151,945)	人
団地込めつかり得るエレベーター停止台数		410	台	
災害時要援者死者数		204	人	
目撃被害建物	自力脱出困難者	6,201	人	
	孤立建物	270	戸	

※1: 小島以下の図録5人により合計は合わないことがある。
 ※2: ゆれ・震動化による建物全壊と地震火災による焼失の重複を併用しているため、図Aの被害の総数とは一致しない。

【資料A-III】:震災被害想定総括表
(出典:「江東区防災対策の現状について」令和4年)

1 交通防災展示：③災害時臨海部ポテンシャル

B 交通防災ネットワーク

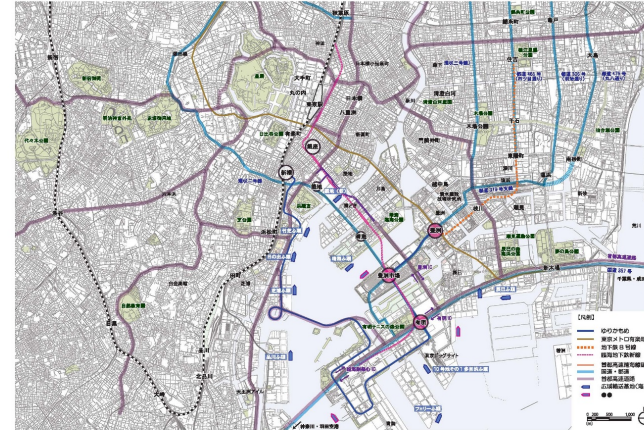
| 周辺の交通ネットワークの提示

深刻な被災が想定される江東区城東・深川エリアは、環状3号線・都道465号(四ツ目通り)・都道306号(明治通り)・都道476号(丸八通り)及び新設される地下鉄8号線で災害時も安全な臨海部とつながっている。

一方、極度な人口集中があり災害時混乱が予想される都心とは、有楽町線・ゆりかもめ・環状2号線及び臨海地下鉄新線(予定)で臨海部とつながっている。

これらのネットワークは災害時、人・モノの輸送に資すると考えられる。

また、豊洲・有明エリアは被災時最も早く復旧する道路首都高速道路(緊急輸送道路一次)につながるランプ及び壊れないインフラ「海」をつなぐ船着き場に隣接しており、人・モノの広域移動(疎開)の拠点として期待ができる。



【資料B-1】:交通防災ネットワーク

C 避難拠点の現状 (場所・位置・種類・キャパシティ)

| 臨海部エリアの避難先の場所・規模の提示

臨海部は、洪水・高潮時の避難地区並びに震災時火災による被害が少なく安全を確保できるとする地区内残留地区に指定されている。

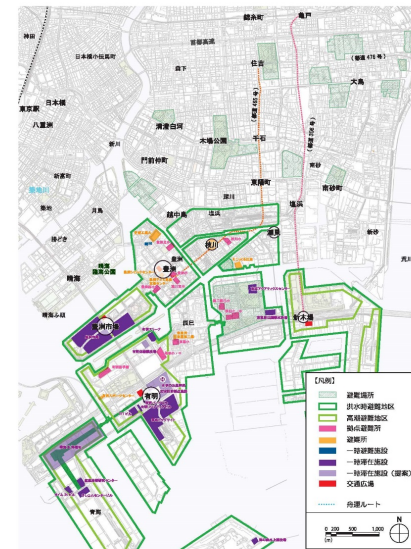


豊洲駅周辺には、災害時、食料等の配給や情報収集等の活動拠点を担う拠点避難所(行政が開設)が数多く立地している。

市場前駅は交通防災機能を持つ都市型道の駅・豊洲MICHINOの駅に直結しているとともに、大規模な一時滞在施設豊洲市場が近接している。

有明駅周辺は、広域或いは甚大な被害の際に国及び地方公共団体が協力して応急復旧活動を行う有明の丘基幹的広域防災拠点施設及び大規模な一時滞在施設東京ビックサイトが近接している。豊洲市場及び東京ビックサイトは帰宅困難者の収容先として、十分な広さを誇る公共施設であり、災害時活用できるスペースとしてポテンシャルが高いと考える。

また青海1R候補地も将来的に大規模な一時滞在施設として活用されることが期待できる。



【資料C-1】:避難拠点マップ

1 交通防災展示：③ 災害時臨海部ポテンシャル

D エネルギーレジリエンス

避難先のエネルギーレジリエンスの高さの提示

防災の観点からまちをみると、建物の一つ一つのみならず地域としての防災性能の向上が求められる。

豊洲エリアは、豊洲二・三丁目及び豊洲三丁目、豊洲六丁目で地域冷暖房施設によるエネルギー供給が行われており、非常時に地域として電気・ガス・熱が供給され、まちの機能を継続・維持できるようになっている。

また、豊洲エリアには豊洲ガバナーステーションから中圧ガスを供給している。

これは、東日本大震災や阪神・淡路大震災において大きな被害がなく、高い耐震性があることが確認されている。



【資料D-1】：エネルギーレジリエンス

E ミチノテラス豊洲の防災力 (豊洲MiCHiの駅)

免震システム+制振構造+V字柱+場所打ち鋼管コンクリート杭で
地震に強い建物

地域冷暖房施設 (DHC)、コージェネレーションシステム (CGS) +
非常用発電機で**災害時でも事業継続を図る**

江東区との協定の元、ミチノテラス豊洲で**帰宅困難者受け入れ予定**

耐震性の高い建物

シミス免震システム+制振構造を採用

帰宅困難受け入れ機能

帰宅困難者向け機能

マンホールトイレ

サインage (Lアラート)

フードトラック取出し (LOWELLOW)

1階待合スペース及び2階エントランスロビーにて帰宅困難者を受け入れ

備品
 非常用食料 3L
 6本 (2023年) 1218本
 1人1日あたり 3本

設備

停電時の業務継続を支えるコージェネレーションシステム

V2B (Vehicle to building)

災害時発電設備

【資料E-1】：ミチノテラス豊洲 (豊洲MiCHiの駅) の防災力

2 交通防災拠点機能確認（域内避難訓練）

豊洲駅にて一時滞在施設への誘導に有効な情報について調査



徒歩にてミチノテラス豊洲へ避難



一時滞在スペースの体験



- 鉄道利用不可
- バス利用不可
- タクシー利用不可
- 通話利用不可
- インターネット・スマートフォン利用不可

▲首都直下大地震発生▲
落ち着いて避難してください

10:15現在
■豊洲駅
・東京メトロ有楽町線:
運休(復旧の見込み現在未定)
・ゆりかもめ:
運休(復旧の見込み現在未定)

運
行
情
報

〈周辺駅情報〉
■月島駅
・都営大江戸線:
運休(復旧の見込み現在未定)
■越中島駅
・JR京葉線:
運休(復旧の見込み現在未定)
■東豊駅
・りんかい線:
運休(復旧の見込み現在未定)

※こちらはイメージです。

STEP1

▲首都直下大地震発生▲
落ち着いて避難してください

10:15現在
運行情報
全路線:運休(復旧の見込み現在未定)
一時滞在施設のご案内

NO	名称	備蓄品	設備	空き状況
1	満
2	混
3	空
4	ミチノテラス豊洲	有	防災トイレ 冷暖房	空
5	満

※こちらはイメージです。

STEP2

▲首都直下大地震発生▲
落ち着いて避難してください

10:15現在
運行情報
全路線:運休(復旧の見込み現在未定)
一時滞在施設のご案内

NO	名称	備蓄品	設備	空き状況
1	満
2	混
3	空
4	ミチノテラス豊洲	有	防災トイレ 冷暖房	空
5	満

※こちらはイメージです。

STEP3

▲首都直下大地震発生▲
落ち着いて避難してください

10:15現在
運行情報
全路線:運休(復旧の見込み現在未定)
一時滞在施設のご案内

NO	名称	備蓄品	設備	空き状況
1	満
2	混
3	空
4	ミチノテラス豊洲	有	防災トイレ 冷暖房	空
5	満

※こちらはイメージです。

STEP4

2 交通防災拠点機能確認 (ミチノテラス豊洲)

一時滞在スペース (平時: バス待合室)



マンホールトイレ



サイネージ (Lアラート)



防災備蓄



フードトラック炊出し(MELLOW)



災害時でもころあたたまる食事を提供
フードトラック事業者200名以上が賛同表明



フードトラック 駆けつけ隊



V2B (Vehicle to building)

※未実施



2 交通防災拠点機能確認（広域避難訓練）

船にて竹芝へ



or

BRTにて新橋へ



広域避難：一市町村の中で住民の避難を完結することが困難となるような広域的な災害が発生した場合の、他の市町村等への行政界を越えた避難。
本交通防災社会実験では、地震時も運行可能な手段として船を、災害発生から数日後に道路が開通することを想定してBRT(Bus Rapid Transit)を利用。

2 交通防災拠点機能確認（道路状況パトロール）

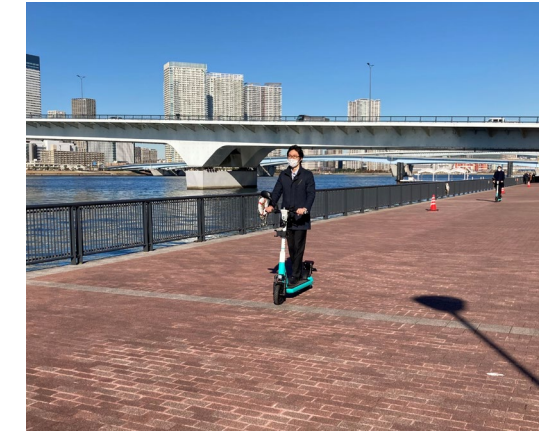
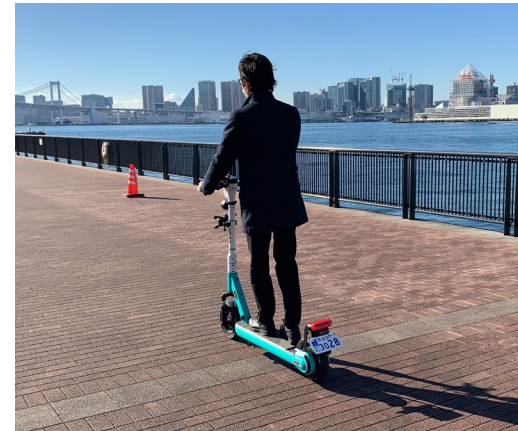
道路状況パトロール



目的：大規模災害発生時の道路状況把握におけるシェアモビリティの有用性の確認（Teams活用）

- ルート：①国道20号：豊洲→代々木出張所(シェアバイク)
②国道15号：豊洲→品川駅（シェアサイクル）
③豊洲ぐるり公園（シェアサイクル・電動キックボード）

次世代モビリティ試乗会



目的：

- ①災害時の帰宅困難者の移動手段としての活用可能性の把握
②平常時利用のPRも兼ねた周知活動の実施

3 産官学セッション

日時：12月15日（木）14時00分～

場所：ミチラボ

議論内容：首都直下地震における情報収集・発信、交通防災拠点の在り方、移動手段、行政DX、地域連携について

参加：国土交通省、東京都、江東区、東京大学、國學院大學、芝浦工業大学、商友会、豊洲5丁目マンション自治会、豊洲スマートシティ推進協議会



Chapter

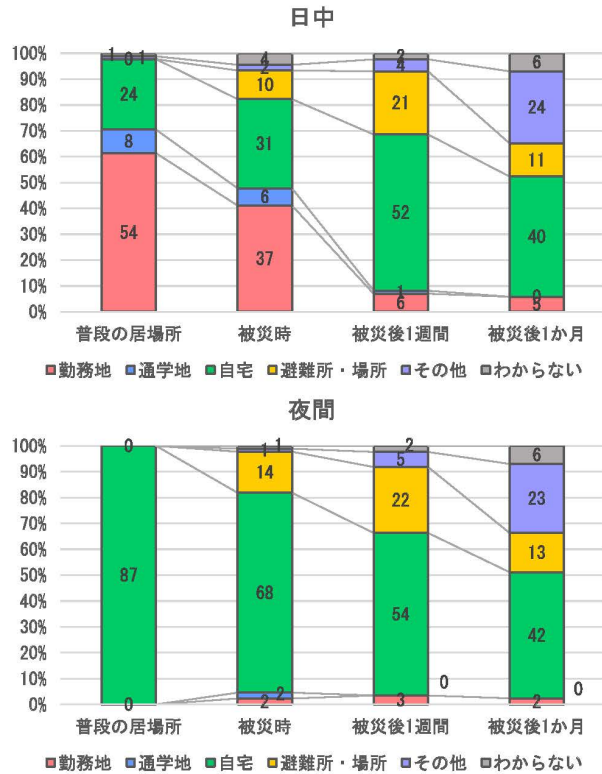
04

アンケート結果

アンケート結果（協議会：交通防災展示）

3. 避難意識の変化（場所）

4



【平時：日中】
勤務地：61.4%
通学地：10.0%
自宅：27.3%
・外出している人が71.4%

【平時：夜間】
・全ての人が自宅で過ごしている

【被災時】

【被災1週間後】

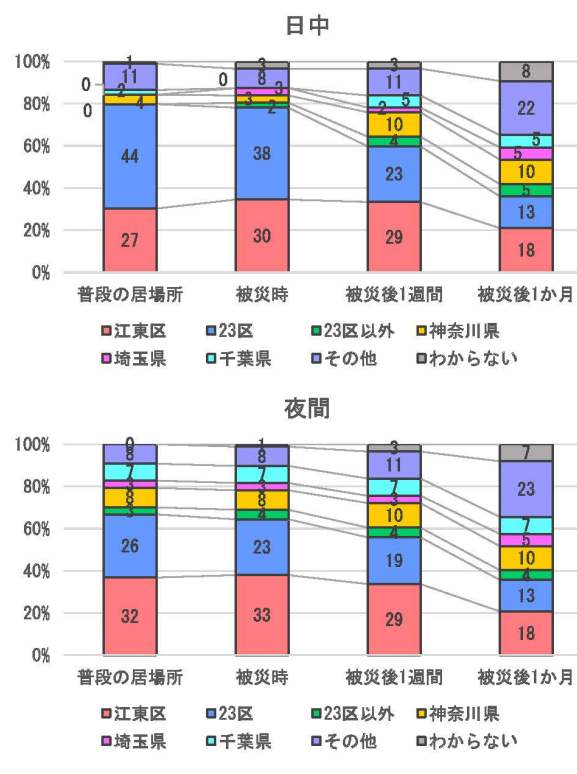
【被災1か月後】

質問番号
回答者属性
①
②
③
④
⑤
⑥
⑦
⑧
⑨
⑩
⑪
⑫

被災時：「その場」「自宅に避難」が多数
被災一週間後：「自宅」「避難所」が多数
被災一か月後：疎開の割合が増加

3. 避難意識の変化（地域）

11



【平時】

【被災時】

【被災後1週間後】

【被災後1か月後】
23区内にいた人の半数以上が他の都市に移動する

約10%の人が疎開を考えている

日中・夜間に関わらず同じ行動になる

質問番号
回答者属性
①
②
③
④
⑤
⑥
⑦
⑧
⑨
⑩
⑪
⑫

被災時：その場にとどまる人が大半
被災一週間後：近隣都市に移動する人が1割程度
被災一か月後：疎開を考える人が増える

アンケート結果（協議会：交通防災展示）

3. 避難意識の変化（方法）

13

質問番号

回答者属性

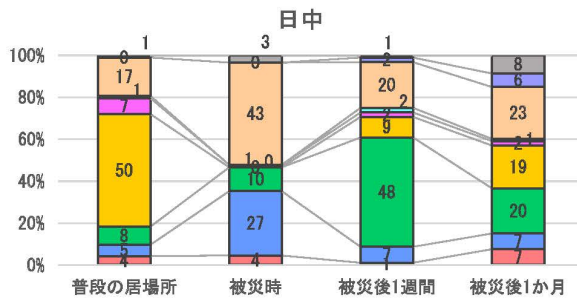
①
②
③
④

⑤
⑥

⑦
⑧
⑨

⑩
⑪

⑫



【平時】

【被災時】

鉄道の利用者が
50→0になる

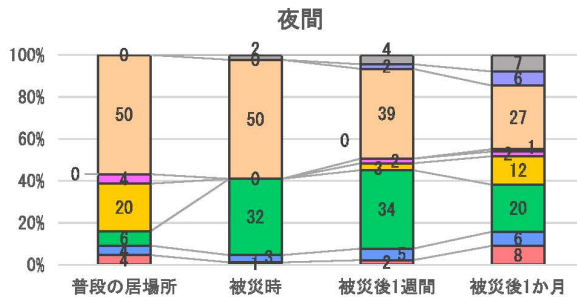
日中：徒歩 < 自転車

夜間：徒歩 > 自転車

→家から自転車の利用は大半
が考えていない

【被災後1週間後】

【被災後1か月後】



被災時：鉄道を利用せず、徒歩で移動

被災一週間後：徒歩が最多

被災一か月後：鉄道・自動車の利用が増加

4. 避難所・場所の把握状況

16

質問番号

回答者属性

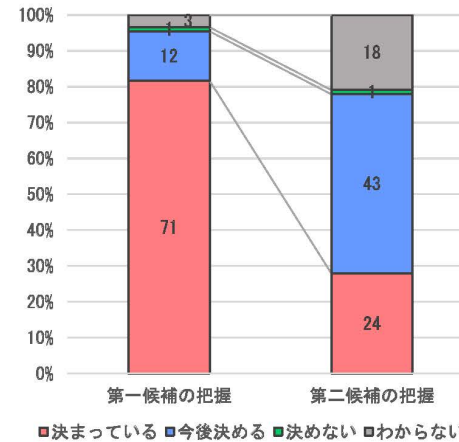
①
②
③
④

⑤
⑥

⑦
⑧
⑨

⑩
⑪

⑫



【避難所・場所の第1候補】

- 81.6%の人が避難所・場所を把握している
- ただ1つも把握できていない人も18.4%存在している

【避難所・場所の第2候補】

- 2か所目となると第1候補と打って変わって27.9%にまで把握状況が減少している
- 第1候補が定員の状況までを想定できている人は少ない

アンケート結果（協議会：交通防災展示）

5. 家族の安否確認について

20

質問番号

回答者属性

①

②

③

④

⑤

⑥

⑦

⑧

⑨

⑩

⑪

⑫

【家族同士の安否確認方法】

【安否確認の内容（スマホ）】

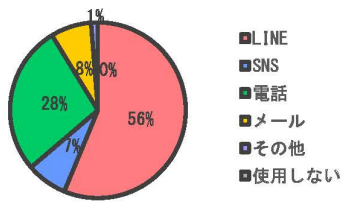
【安否確認の内容（その他）】

【異なる被災地での集合場所】

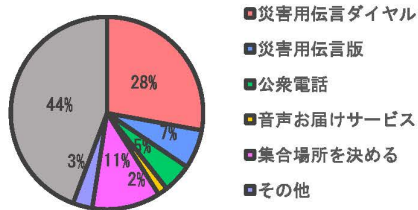
- 安否確認は**61.6%**の人が決まっていたものの、集合場所の決定は**40.2%**と安否確認より少ない結果となった

決定状況	人数
決まっている	35
今後決める	45
決めない	2
わからない	5

安否確認方法の内容（スマホ）



安否確認方法の内容（その他）



連絡はLINEと電話の利用が約8割
スマホが使用不可の際は災害伝言ダイヤルが3割弱

6. 備蓄について

22

質問番号

回答者属性

①

②

③

④

⑤

⑥

⑦

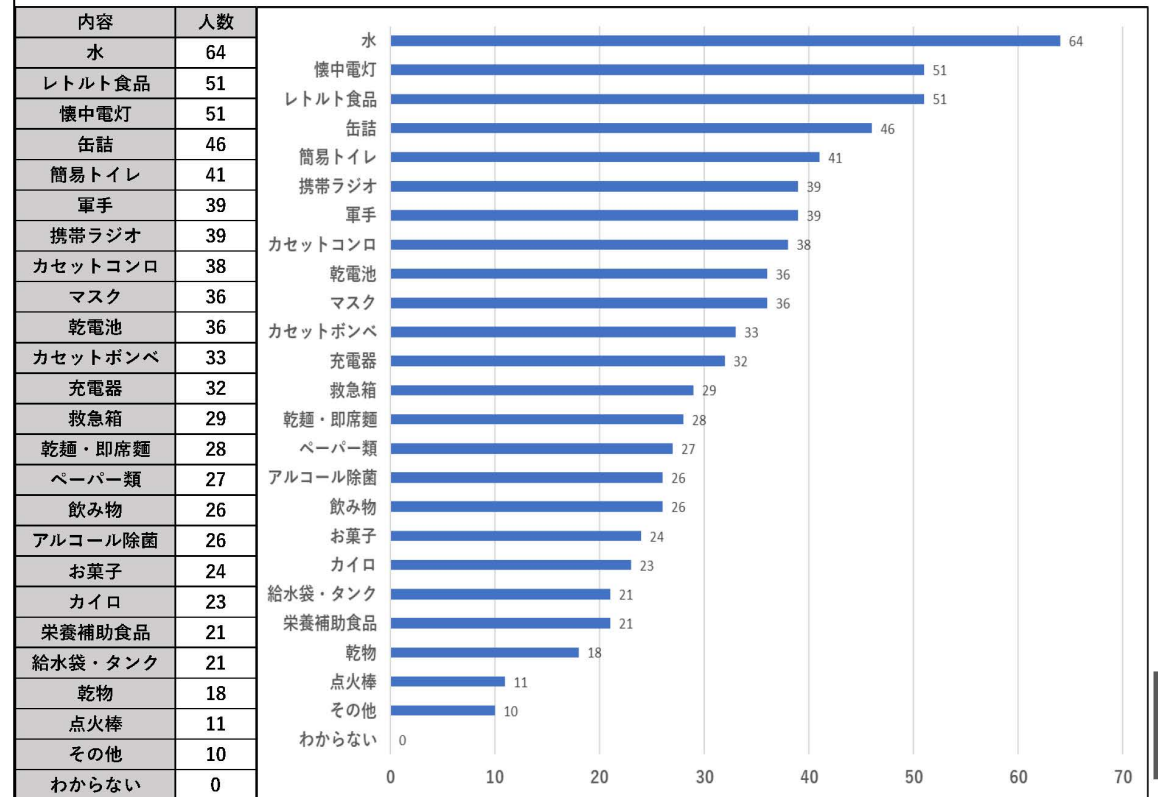
⑧

⑨

⑩

⑪

⑫



87名の内、64名の方が水を備蓄している。
3日以内の量の備蓄を確保している人が最多(4割弱)
江東区民に携帯ラジオを配布している成果が見られる(6割)

Chapter

05

各種メディアによる取材

各種メディアによる取材

日本テレビ様

<https://news.ntv.co.jp/category/society/dc5d6668498144dc9d3409a0fbffe50b>

社会 | 2022年12月17日 17:32

首都直下地震で帰宅困難者あふれ…道路“使用不可”想定 船での移動を検証 豊洲



都心では大地震の際に多くの帰宅困難者が出ることが予想されていますが、道路が使用できないことを想定して、船を使って移動する訓練が行われました。

訓練が行われた東京の江東区豊洲は、近年、人口が急増し、多くの企業もあるため、首都直下地震が発生した場合には帰宅困難者であふれることが想定されています。

読売新聞社様



豊洲の避難場所知って

帰宅困難者訓練

臨海エリアの江東区豊洲で17日、首都直下地震で帰宅困難になった事態を想定した訓練が行われた。豊洲の開発に関わる大手ゼネコン「清水建設」(中央区)などがつくる「豊洲スマートシティ推進協議会」が主催。大規模なオフィスビルやイベント施設などが立ち並ぶ臨海エリアは、被災者を受け入れる能力が高いことを知ってもら

うために企画された。この日の訓練には、防災に関心がある市民約40人が参加。観光客らが豊洲で被災して自宅に帰れなくなつたと想定し、豊洲駅から実際に避難先として使われる複合ビル「ミチノテラス豊洲」までの約1.5キロを歩くなどした。家族4人で参加した横浜市鶴見区、主婦森山蘭さん(47)は「外出中に被災しても、一時的に避難できる場所があることを知る良い機会になった」と話していた。

Chapter

06

総括

総括

テーマ	本実験の取組内容	継続検討内容
リンク（広域ネットワーク）	<ul style="list-style-type: none"> 災害時に有用なネットワークとスペースを整理 ※鉄道、高速道路、一般道、船、大規模一時滞在施設 	<ul style="list-style-type: none"> 豊洲と江東区内外の広域連携
ノード（拠点）	<ul style="list-style-type: none"> 災害時も多くの利用者が見込まれる豊洲駅との情報連携を検証 交通防災拠点の機能確認の検証 	<ul style="list-style-type: none"> 臨海部における交通防災拠点（バスタ）要件整理 豊洲と他拠点との連携方法
マネジメント	<ul style="list-style-type: none"> 域内避難訓練、Lアラート実証などを通じた災害時情報収集・発信の重要性について、区民へ周知・行政と認識を共有 	<ul style="list-style-type: none"> 情報収集・発信の体制及び方法
モビリティ	<ul style="list-style-type: none"> 災害時における多様なモビリティの有用性を検証 ※域外避難訓練、道路状況パトロール等 	<ul style="list-style-type: none"> 舟・小型モビリティの災害時の活用方法 交通防災拠点におけるターミナルとモビリティの在り方
交通防災展示	<ul style="list-style-type: none"> 東京臨海部の交通防災ネットワーク「KO-TO防災ステーション」を提案 	<ul style="list-style-type: none"> リンクとノードの在り方
	<ul style="list-style-type: none"> 首都直下地震を想定したタイムライン（災害時・対応策）を作成 産官学民それぞれの役割を理解・不足部分を検証 	<ul style="list-style-type: none"> 産官学民連携による改善



子どもたちに誇れる2030へ，そしてその先へ。

世界に新しい価値を生み出すにはどうすべきか。

シミズグループは常に変わり続け、何事にも挑み続けることで建設事業の枠組みを超え、世界に新しい価値をもたらします。

SHIMIZU DREAM



深海未来都市構想 OCEAN SPIRAL



環境アイランド GREEN FLOAT



月太陽発電 LUNA RING



宇宙ホテル



月面基地