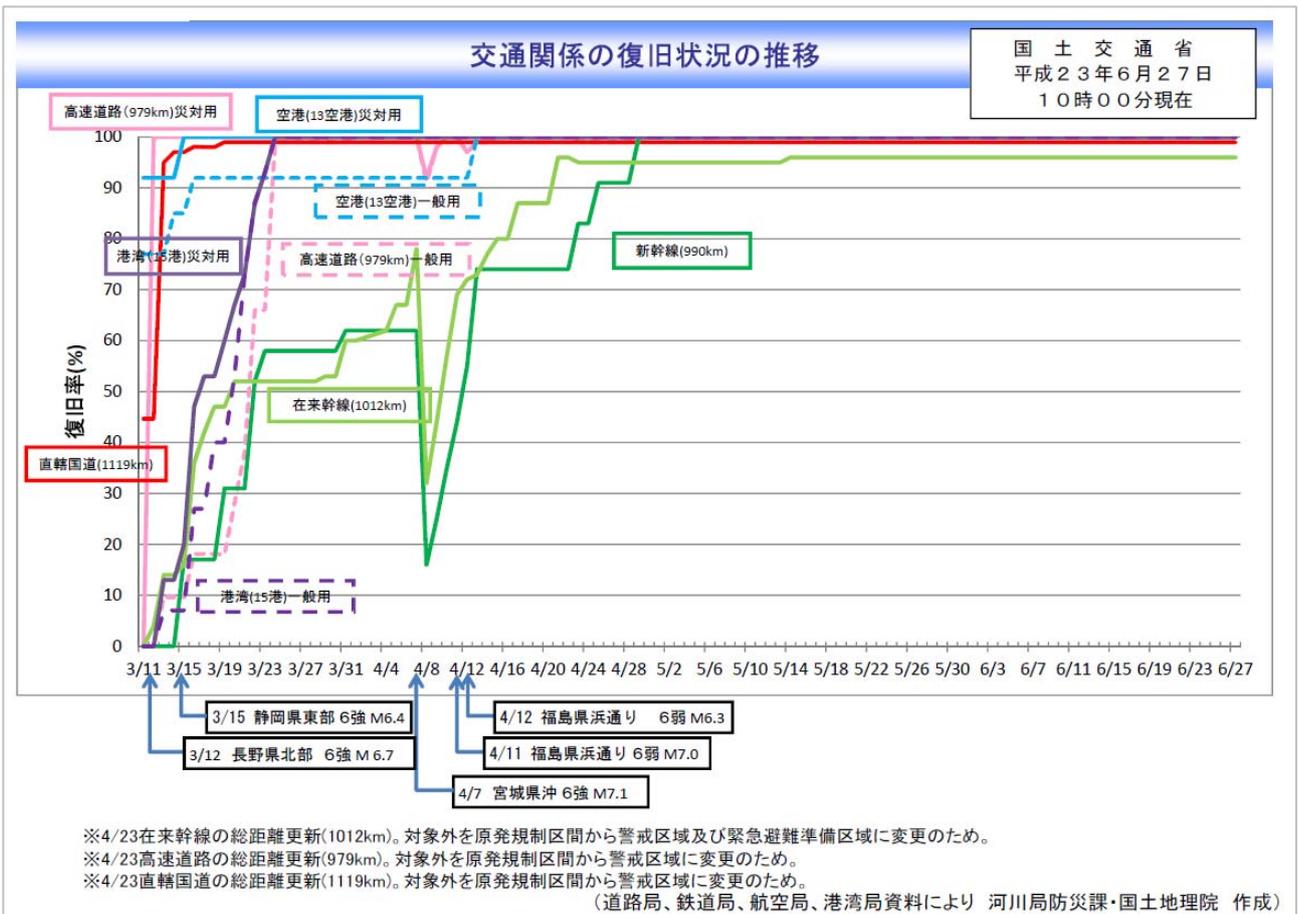


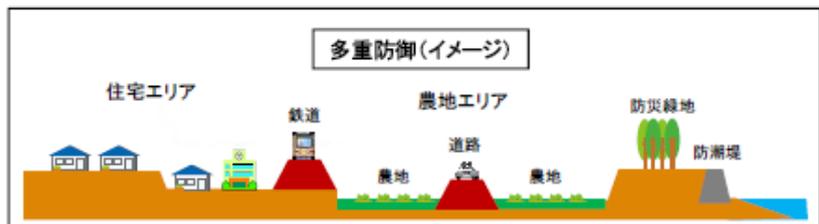
◆東日本大震災/交通関係の復旧について

平成 23 年 3 月 11 日に発生した M9.0 の東北地方太平洋沖地震により、道路・鉄道など交通施設がいたるところで被害を受けました。震災後は **応急対応** → **当面の応急復旧** → **本格復旧・復興** という順序で着々と作業は進められました。下図は国土交通省が 6/27 に発表した「交通関係の復旧状況の推移図」です。高速道路（東北自動車道と常磐自動車道）の全延長 979Km は、震災後 12 日程度で完全復旧しました。なお、4 月初旬から中旬にかけての余震の影響では、若干被害が出ています。また新幹線（東北・秋田・山形）は、全 989.6Km が、震災から約 1.5 ヶ月で復旧しています。交通手段の早期回復が復旧への足がかりとなったことは言うまでもありません。



高速道路盛土が津波災害を減災し、文字通り「命の道」となった例もあり、また道路は救急救命活動や緊急物資輸送などにも重要な役割を果たしました。今後、臨港道路や国道などは盛土などによる高上げを行い、第二・第三の堤として津波防護機能を付加すると共に、都市の拡散を防ぐ輪郭としての機能も併せ持つ“防災施設”としても考えられています。

宮城県震災復興計画（第1次案・事務局原案）では、右図のような“多重防御”の考え方が示されています。



●交通工学研究会とは…

道路交通に関する社会の要請に応じて交通工学に関する研究を行い、道路交通の安全と円滑化を通して社会の健全な発展に寄与するとともに、交通工学に携わる技術者を育成することを目的として1966年（昭和41年）に建設省と警察、学識経験者等を中心に設立された団体です。1980年（昭和55年）には国際交通安全学会賞の栄えある第一回学会賞（業績部門）を受賞するなど、交通工学を専門に研究するわが国唯一の研究機関として多くの業績を上げています。

●弊社職員がコメンテーターで出席

交通工学研究会・交通技術研究小委員会が主催する第24回事例研究報告会にて「自転車道整備事例」をMコンサルタントの佐藤さんが発表されました。弊社からはコメンテーターとして本社事業部の鈴木次長が出席し、発表後に自転車を取り巻く環境や自転車走行空間整備について最新の事例と技術を紹介し、補足説明を行いました。

●TOPとTOE資格制度について

交通工学研究会認定の“交通技術資格者”と“交通技術上級資格者”の資格（Traffic Operations PractitionerとTraffic Operations Engineer）では、①TOPは道路交通技術に関わる基礎的専門知識を有し、道路交通運用に関わる専門業務に従事できる能力を有する者が認定されます。②TOEは道路交通技術に関わる高度な専門的知識を広く体系的に有することが認定条件となります。この資格を取るためには、試験に合格する必要があります。試験内容は、交通調査・交通流現象、道路の設計と管理、交通安全、交通の管理と運用、交通計画、法制度と環境影響評価など多岐にわたります。弊社ではTOE1名、TOP3名が在籍し活躍中です。



写真-1 発表会状況写真

### 1. 自転車を取り巻く現状

- 健康志向の高まりや環境に優しい乗り物として自転車の利用ニーズが向上
- 一方で、自転車事故が増加
  - 特に自転車対歩行者の事故が急増

自転車利用者の無謀な運転やマナーの悪さ  
また、自転車走行空間の不足

国の対策として  
平成20年1月、全国98地区を  
「自転車通行環境整備モデル地区」に指定

**自転車走行空間の整備に着手**

### 4. 自転車走行空間整備のポイント

- 現状状況（土地利用状況、交通状況、騒音）に鑑み、早期に実現可能な整備の立案
- 交差点の処理方法
- バス停の処理方法
- 歩道橋付近の処理方法

歩道橋付近の問題：歩道橋利用者と自転車が出会い難い箇所に発生

### 2. 自転車走行空間の整備パターン

①自転車道 工事費により歩道・自転車道・車道を物理的に分離	②歩道・通行帯の物理的区別 工事費が少く、歩道・通行帯を物理的に分離	③歩道・通行帯の物理的区別 区画線により、自転車通行帯と歩道通行帯を分離
幅員2m以上、双方通行が原則	歩道幅員3.3m以上、双方通行が原則	幅員1.5m以上、車と双方通行

→ 報告内容

### 5. 終点部の処理方法の確認

設計結果：交差点手前で自転車通行帯規制を解除  
歩道上を走行させる（現状と同じ歩道扱い）

**確認：橋脚を撤去、歩道を広くし、歩行者の安全性向上を図るべきだったのでは？**

### 3. 自転車走行空間整備後の課題

整備後の問題

- 沿道店舗に入りが難しくなった
- 違法駐車が自転車通行帯を閉塞させた
- 歩道幅員が狭くなった

**課題：沿道住民との共存と歩道の共存**

### 6. おわりに

- 警視庁は安全性確保の観点で規制や指導を実施
- 自転車、歩行者が安全に道路を利用するためには、「整備」とあわせ、車や地元住民を含めた「共存」する取組みが必要
- そのためには、ハード整備とあわせ、交通ルールの教育やマナーの向上を図り、**自転車走行空間整備の必要性を国民や沿道住民に説明し、理解を得ることが必要**

