



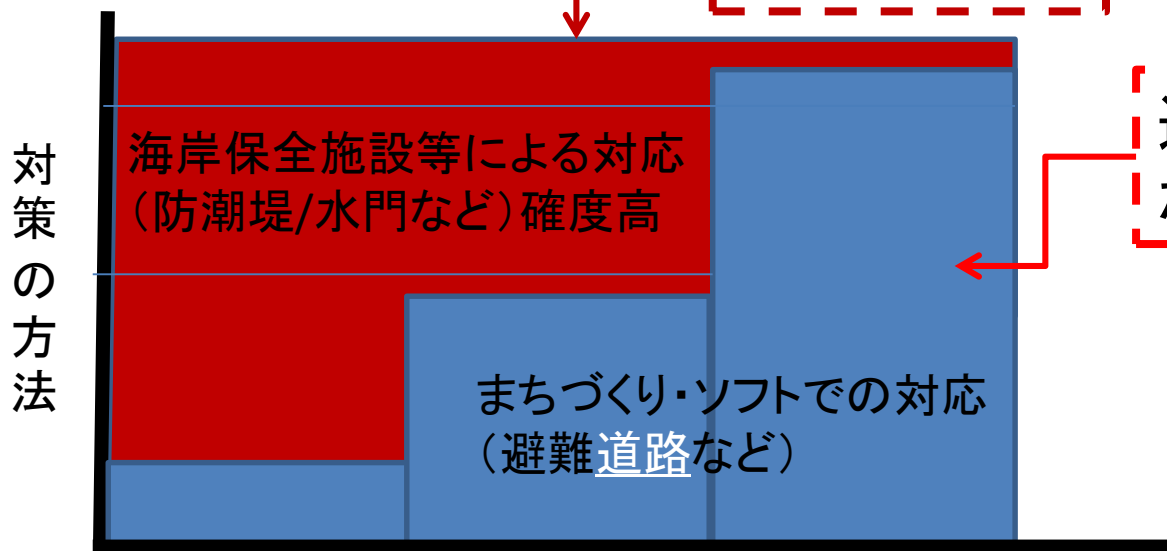
災害時の道路の役割と政策

1. 復興道路計画では、災害の外力が大きくなるほど、道路の果たす役割は大きくなっていく。
2. リンクよりもノード機能を定義し、新たな整備基準を設け、整備を推進する必要がある。
3. 道路のトータルデザイン
4. 道路事業者の安全に着目した評価基準づくり
5. 災害を契機とした地方道路/鉄道の再価値化
6. 耐災害信頼性を考慮した道路網整備の推進

復興道路計画のコンセプト

防潮堤の高さ整備の考え方

津波の実態
から考える



避難の実態
から考える

頻度の多い
規模が小さな
津波
→現状(Lv0)

頻度の多い
規模が大きい
津波
→第二位(Lv1)

頻度が少ない
規模が極めて大きい
津波
→最大(Lv2)

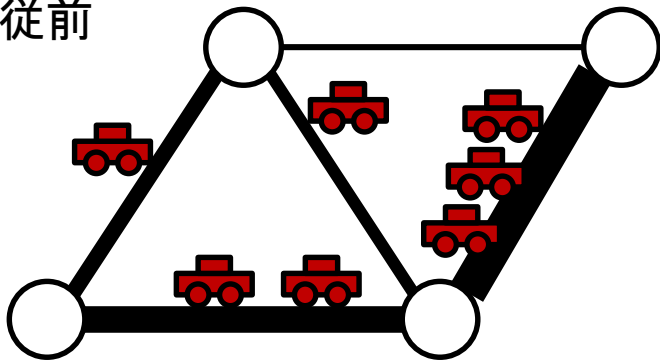
→

津波による外力の大きさ

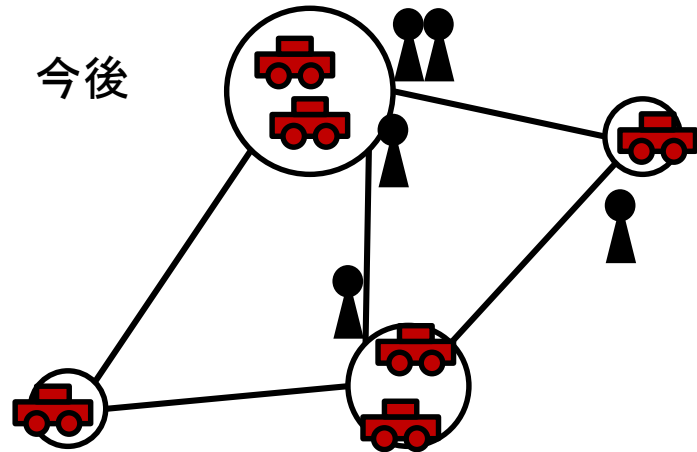
リンクからノードの時代へ

- シェアリングをネットワーク上のオペレーション問題を最適化問題として定式化.
- 災害時の交通 = 在庫管理問題になる.
- 最適な配車制御とノード制御を同時に求める(交通配分をノードの空間占有-接続問題に置換して解く)

従前



今後



復興基礎調査の質を高める

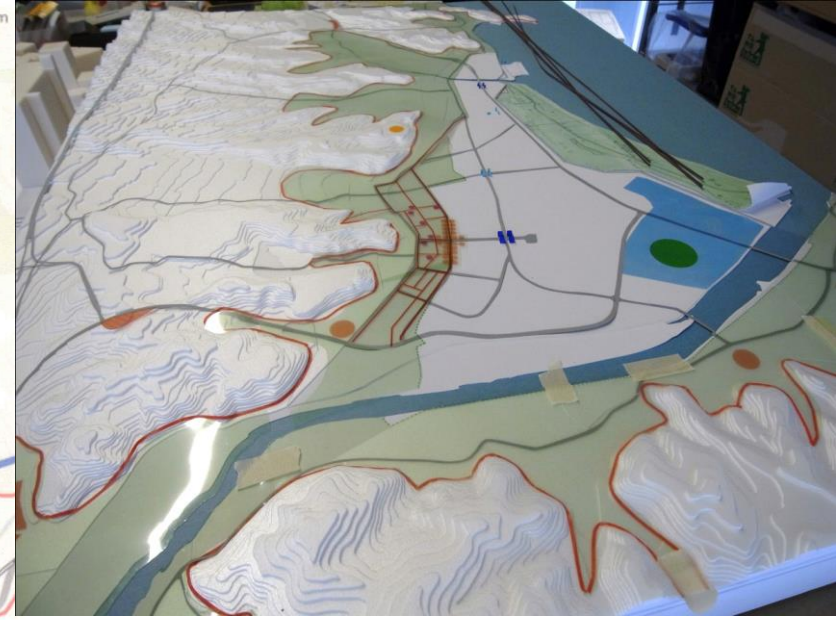
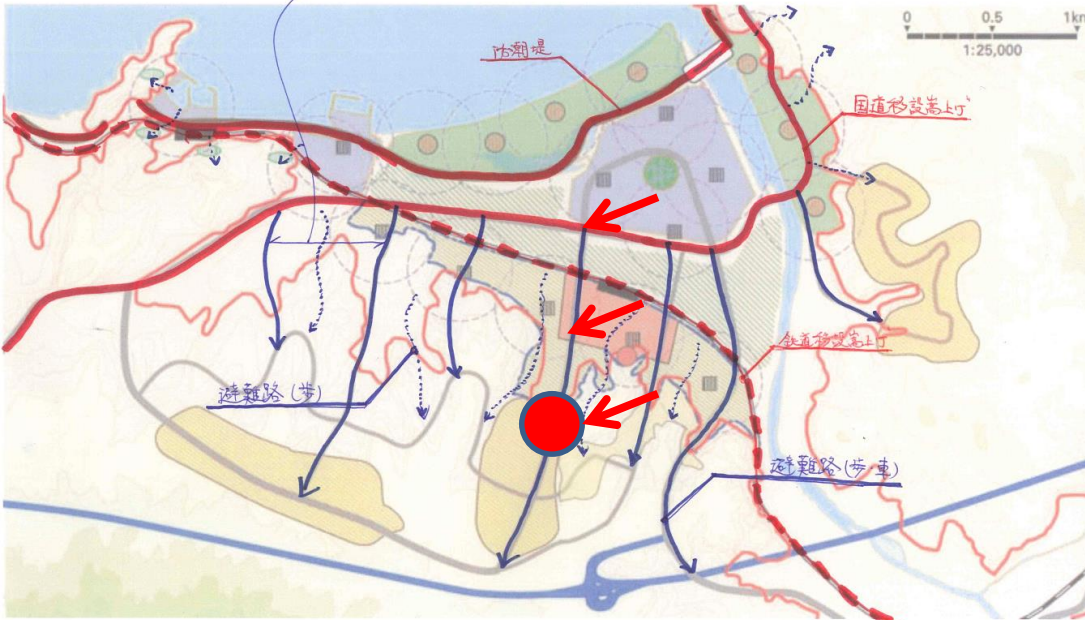
- 国土交通省の復興基礎調査と連動して、各自治体と連携した復興事業のメニュー化とその整理を行い、復興計画の大まかな概要を作成する。
- 同時に、避難行動と再建意向調査をあわせて実施し、ワークショップを通じて、復興計画の策定において地区の計画を反映させることで、空間計画づくりに向けた計画スケールの確認とその項目整理を行う。
- 復興情報・技術を十分もたない基礎自治体に対して専門知識を提供を体系的に行う体制づくりが必要である。復興事例などの情報のフィードバックを行うことで、復興計画立案の加速を支援する。

40人



復興都市計画，避難軸の整備

図平面図1
 ○堤防と避難経路の骨格 600m程度

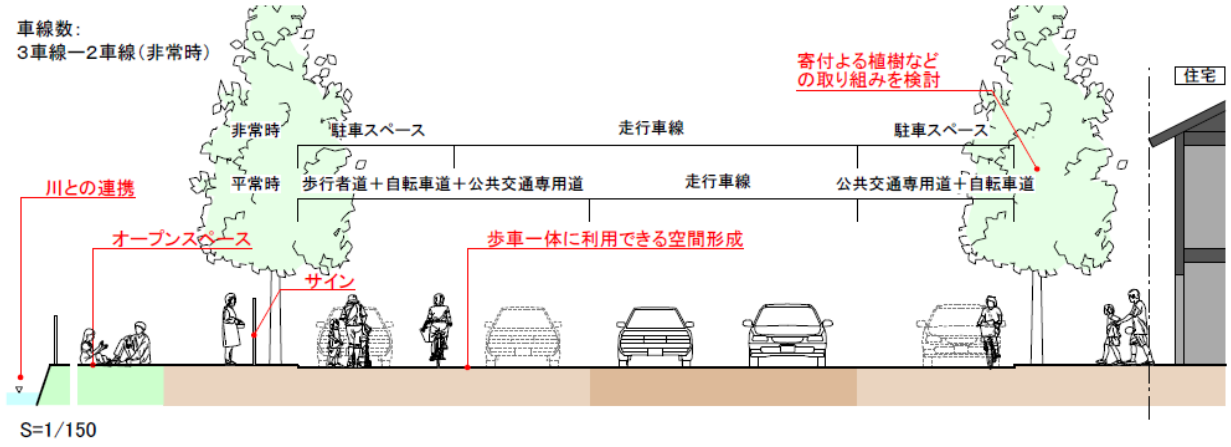


一復興の象徴としての道路(シンボルロード)一

- ・非常時に有効な避難路として機能
- ・平常時には滞留場所や歩行者、自転車道等に利用可能

<道路空間を考える上での検討項目>

- 1) 避難路としての安全性の確保
 - ・広幅員の車道・見通しの良い線形
 - ・サインの設置(標高など避難時に有効な情報の表示)
- 2) コミュニティスペース(広場的な整備)
 - ・沿道にオープンスペースやコミュニティ施設を配置し、歩道や川と一体的に利用可能な空間を創出
 - ・車道と歩道の舗装を工夫することで、必要に応じて歩車道の区別無く利用できる空間を形成
- 3) 沿道住民の主体的な管理体制



関空(LCC)



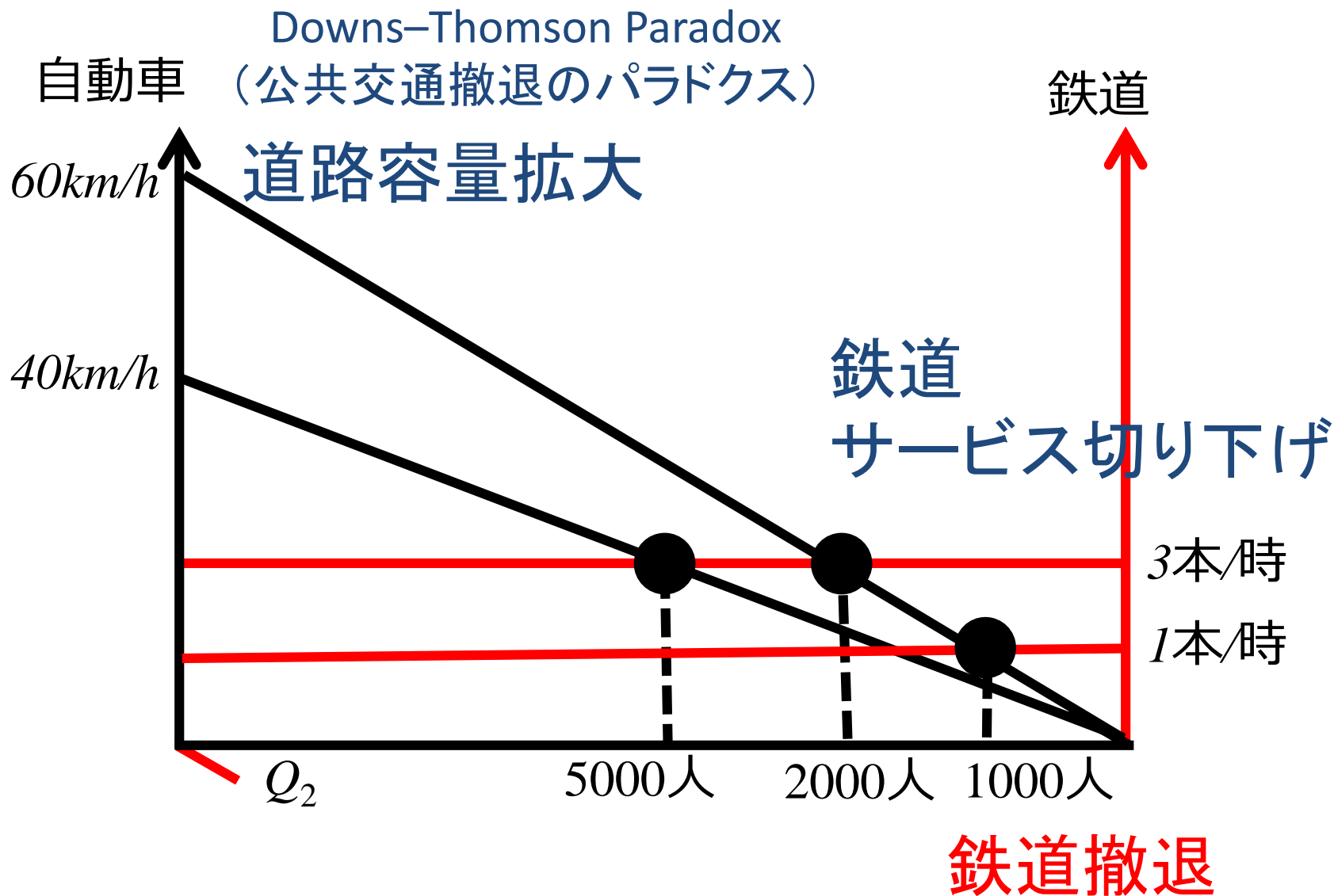
道路事業者評価と安全評価基準

- ① 運営権対価等の提案額 75点
- ② 事業実施方針及び事業計画の適切性(基本方針との整合等) 55点
- ③ 技術的基礎(我が国の重要な公共インフラを国内法に則り適切に運営できる能力等) 25点
- ④ 経理的基礎 25点

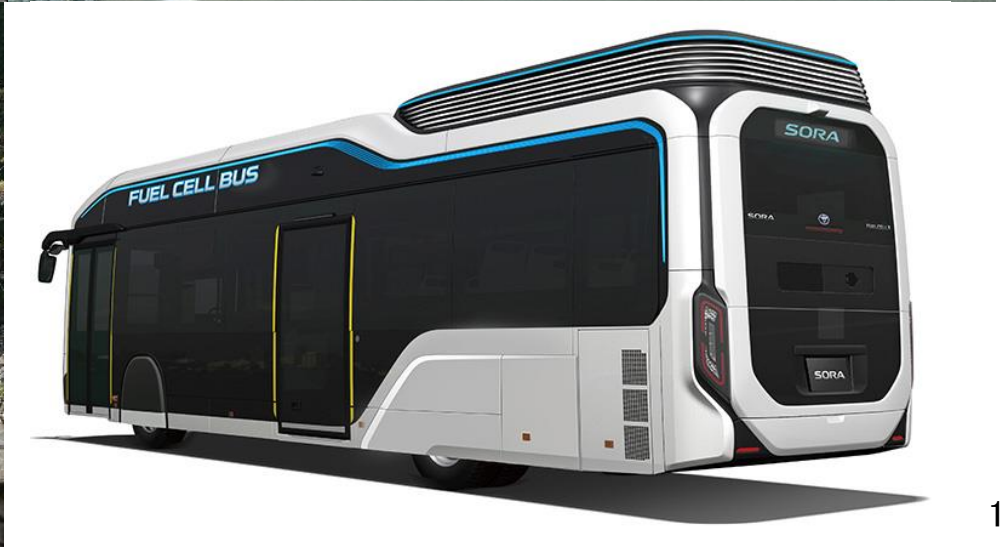
200点満点中安全は20点.

※関西国際空港及び大阪国際空港 特定空港運営事業等 優先交渉権者選定基準より

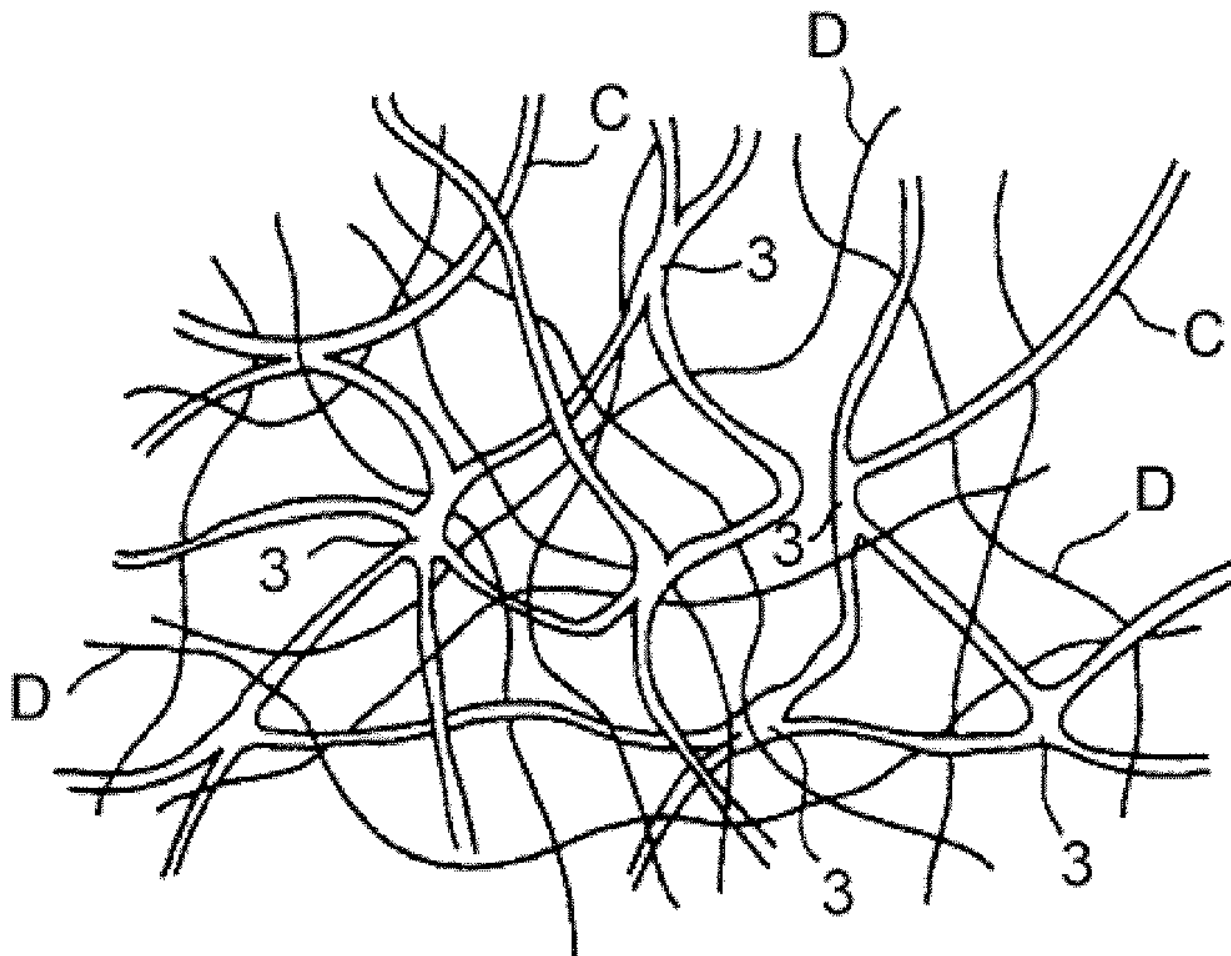
地方鉄道と道路の冗長性



三江線→廃線，大船渡線→BRT



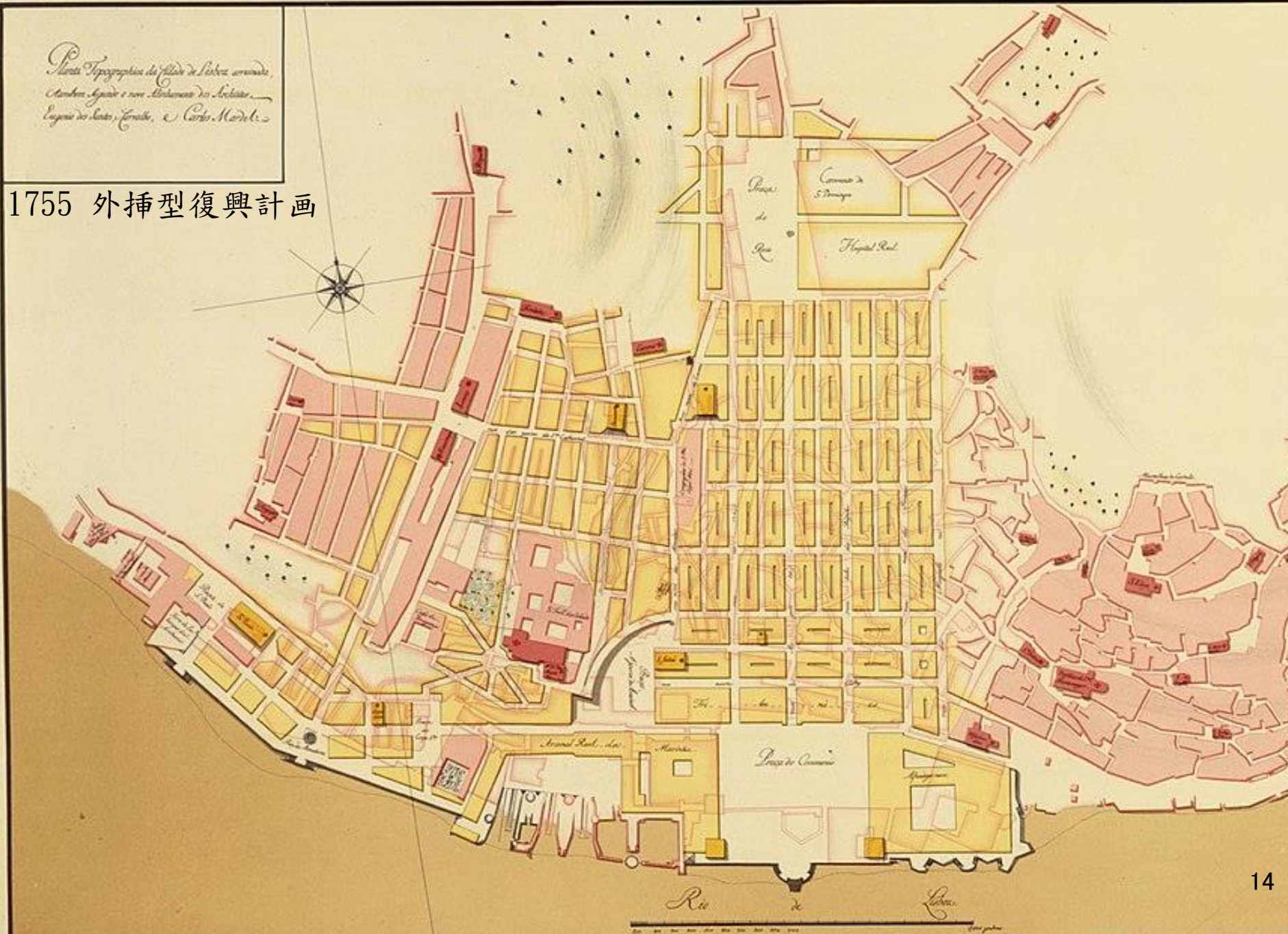
ダブルネットワークへ





Plan Topographique de la ville de Lisbonne, avec les additions et les changements de l'architecture, par le Sr. J. J. Fernandes, & Carlos Mardel.

1755 外挿型復興計画



雄安新区 = 自動運転ネイティブ

