

3,700kmを選定する。山側のくしの“背”の部分の切り開き、海沿いの被災地に向けて“歯”を伸ばしていくわけであるが、どの部分を伸ばしていくかを関係機関と協議して決めたというものである。被災地までとにかく3日までに切り開いて救命・救急を行った後、支援物資の輸送に資するためこの海沿いの道路を切り開いて取りあえずの交通を確保する、というのが、中部版の考え方である。また、体制の観点も検討している。不足する啓開部隊の支援のため他の地方整備局からの応援要請も想定している。

また、他の地域版くしの歯作戦については、地域毎に地形上の特徴が違うため、考え方も相違している。例えば四国の場合は、沿岸部の道路ネットワークが未整備なため、山地横断ルートによる道路啓開計画となっている。

《次に氏は、災害対策活動拠点整備として「道の駅」の事例紹介や同じくSA・PAの事例を紹介し、事前の高台移転の事例紹介を行った》

6. 事前の高台移転

防災まちづくりと一体となった道路整備の事例として和歌山県串本町がある。紀伊半島は山地が深く内陸側からのくしの歯作戦が難しいため、串本町は、巨大地震に備えて病院・防災拠点を高台に移転することとした。また近畿自動車道紀勢線の串本IC(仮称)は、串本町等の意見を踏まえて、これらの施設と直結する位置に設置する予定である。また、四国でも徳島や高知など同様な防災拠点の高台移転計画がある。

7. 今後の課題

今後の課題として以下の4点を挙げたい。

(1) 道路ネットワークの充実

今まで述べてきた通り、道路は一本切断され使用不可となると、災害時の救急・救命活動にも支障をきたすし、日本全体の社会・経済活動にも大きな影響が出るものである。しかしながら、代替ルートが確保できれば、概ねの機能を果たすことができるレベルを目指す必要がある。その意味では、東海・東南海・南海地震時に想定される津波影響範囲には、浸水が想定される国道や高速道路の未整備区間が多数存在しており、その早急な解消が必要である。

(2) 被害想定を踏まえた対策方針と必要な資機材の把握

また、災害想定をもとに各地域の被災度を推定す

るなど、事前の準備が必要である。事前対策としては、耐震や地すべりの対策などがあり、事前準備としては啓開体制整備や資機材量の確保、支援体制の構築などが挙げられる。

(3) 排水作業との連携

ゼロメートル地帯排水計画を支援するための道路啓開の考え方も必要である。

(4) 航路啓開と道路啓開との役割分担

また、大量物資輸送には航路が適するが、航路啓開と道路啓開との役割分担も考える必要がある。具体的には、航路啓開では、耐震強化岸壁への航路を確保することや、航路啓開と道路啓開が、補完・協調するような連携が必要である。

最後に、氏は首都直下地震における防災、減災、事後対策に触れ、講演を締めくくった。

世界一の都市、東京の実現を

東京都の平成26年度予算原案

水素社会の到来に向け調査も

東 京はこのほど、平成26年度の予算原案をまとめた。それによると、予算の基本的考え方を「“世界一の都市、東京”の実現に向けて、新たな一歩を踏み出す予算」と位置付けた。その上で、①都民の安全・安心の確保に向けた取り組みを加速するとともに、オリンピック・パラリンピックに向けて東京の魅力を一層高めていく、②将来にわたり施策展開を支え得る財政基盤をより一層強固なものにしていくため、施策の効率性や実効性を高め、都民の負託に応える都政を実現していく、などとしている。一般会計の予算規模は前年度比6.4%増の6兆6,667億円、政策的経費である一般歳出は同2.5%増の4兆7,087億円となった。自動車、道路関係では、分散型電源として活用可能な次世代自動車の普及促進や、新規事業として水素社会実現に向けた調査検討を行うことが盛り込まれている。

◇自動車、道路、鉄道の立体交差化関係等の主な内容は次の通り(カッコ内は平成25年度予算)。

○オリンピック・パラリンピックに向けた開催準

備 = 101億円

- 分散型電源として活用可能な次世代自動車（EV、pHV）の普及促進 = 7億4,500万円
- 水素社会実現に向けた調査検討 = 4,100万円
- 自動車環境対策 = 5億600万円（5億4,700万円）
 - ・自動車環境管理計画等による自動車からの温室効果ガス削減
 - ・低公害・低燃費車（ハイブリッドトラック・ハイブリッドバス）の普及促進。
- 揮発性有機化合物（VOC）対策の推進 = 7,500万円（8,300万円）
- 自転車総合対策 = 14億円（14億円）
- 鉄道の連続立体交差化の推進 = 314億円（397億円）
 - ・京急本線・空港線（京急蒲田駅付近）
 - ・JR南武線（稲田堤駅～府中本町駅間）
 - ・小田急小田原線（下北沢駅付近）
- 東京港の整備 = 266億円（252億円）

- ・大型客船の寄港需要を取り込むため、新たな客船埠頭の整備に着手。

- 緊急輸送道路の整備 = 534億円（359億円）
- 首都高速道路の整備 = 88億円（189億円）
 - ・晴海線（中央区晴海～江東区有明 平成27年度完成予定）
 - ・中央環状品川線（品川区八潮～目黒区青葉台 平成26年度完成予定）
- 東京外郭環状道路の整備 = 137億円（109億円）
 - ・東京外郭環状道路の整備促進
 - ・外環に係わるまちづくりに関する調査
- 渋滞解消に向けた取り組み = 120億円（120億円）
 - ・プローブ情報を活用した信号制御分析システム構築
 - ・ITS等を活用した交通の円滑化と安全の促進
 - ・第2次交差点すいすいプラン

〔東京都自動車会議所〕



国 内最大級のモーターサイクルイベント「第41回東京モーターサイクルショー」（主催：東京モーターサイクルショー協会）が3月28日から30日まで、東京・台場の東京ビッグサイト西1・2ホール+アトリウム・屋外展示場で開催された。今回は内外122者が参加、ニューモデルの試乗会やカスタムマシンの展示などバイクファン向けの企画の他、ウェアやグッズなど女性ライダーを意識した出展も目立った。

モーターサイクル産業の振興と健全なモーターサイクル文化の育成・普及を狙いとした東京モーター

サイクルショーは、1971年に第1回が開催され、今回が41回目（2011年の第38回は東日本大震災の影響で中止）。モーターサイクルショー協会の井田博雄会長は「国内最大のイベントに育てていただいた。来場者数も順調に伸び、販売環境も少しずつ好転している。潜在ユーザーにバイクの楽しさを伝える場にしたい」と意気込みを語った。

定番となった「憧れの白バイが集合！」企画では、白バイ隊のワンポイントレッスンや女性白バイ隊員「クイーンスターズ」による模範走行などが人気を集めていた。また各社のニューモデルを揃えた試乗会のほか、レディス&ビギナースクーター試乗会として初心者から熟年層まで気軽に二輪車に触れることができるイベントも用意された。

また子供たちがバイクのことを、楽しく遊んで学べるKidsコーナー、あるいは仮面ライダーショーなど家族で楽しめる企画を揃え、幅広い層にアピール。

さらに今回は初めて教習所の協力を得て、バイク初心者の素朴な疑問から、ベテラン向けの高度なテクニックまで、あらゆるライディングの質問にインストラクターが答えるアドバイスコーナーも設け、注目を集めていた。会期中の来場者は過去最多の11万3,830人で、前年比3%増と盛況であった。

〔東京都自動車会議所〕