

## 横断歩行者の迂回は最小限に！

東京土木施工管理技士会  
 福田道路株式会社 東京本店  
 監理技術者  
 石井 敦  
 Atsushi Ishii

### 1. はじめに

#### 工事概要

- (1) 工事名：H21春日部管内道路整備工事
- (2) 発注者：関東地方整備局 大宮国道事務所
- (3) 工事場所：春日部国道出張所管内
- (4) 工期：平成22年2月16日～  
平成23年1月30日

本工事は主に春日部国道出張所管内において北は埼玉県幸手市栗橋町から南は埼玉県草加市までの範囲の15箇所で行った。

路線は国道4号、新4号バイパス、東埼玉道路、国道16号の4路線での施工。(下図参照)

工事の目的として、交通事故多発箇所の事故防止の対策を施し、事故案件の多い箇所を優先に施工の検討を行い施工するものであった。

上記の中で特に新4号バイパスでの交差点付近の工事の安全対策について、検討が必要であった。

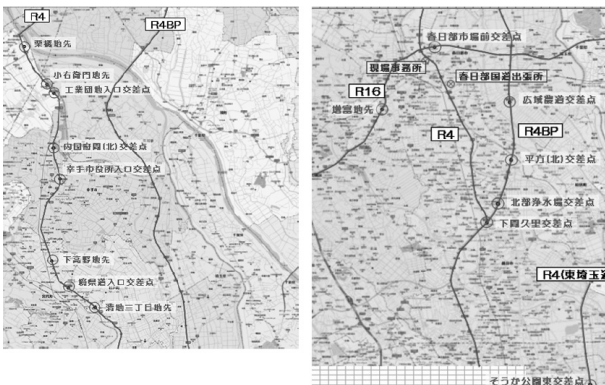


図-1 現場位置図

### 2. 現場における問題点

現場にはさまざまな問題点を抱えているが、特に配慮が必要な交差点での問題点を以下に示す。当現場は、夜間工事（一部昼間工事）にもかかわらず歩行者の多い現場である。

しかも、そのほとんどが交差点を含んでおり通行者（特に歩行者）への配慮が必要であった。

その中でも特に大型の交差点では、周辺には飲食店や娯楽施設などがあり、夜間工事にもかかわらず夜中0時頃までは歩行者や自転車の交差点の横断も多い現場であった。

#### 予想される問題①

大型の交差点では、横断歩道を通行禁止にすると迂回距離がかなり多くなるため、お年寄りや足の不自由な方にはかなりの負担になるおそれがある。

#### 予想される問題②

歩行者に迂回の理解を求められなくてトラブルになり工事の遅れを生じる可能性がある。

#### 予想される問題③

歩行者、自転車が無理に道路を横断しようとして、転倒して怪我をする恐れがある。

又、横断歩道の無いところを横断して、第三者車両に接触し、大事故につながる可能性がある。

このような問題点を放置しておくとう工事の遅延や、事故の発生のリスクがあがり、工事施工前に

対策が必要であった。

現場条件

歩行者迂回距離 約100m

道路使用許可条件 21：00～5：00

国道本線 片側1車線規制

県道 片側交互通行

市道 通行止め

横断歩道 迂回



図-2 大型交差点

### 3. 工夫・改善点と適用結果

歩行者、自転車を切り回さなければならないときは、ほとんどが交差点付近で切削オーバーレイ工を行っており横断歩道上に段差が生じているときである。

これを通常方法で切り回さないで工事を行うと分割施工になってしまい、1日の施工量の減少につながり交差点での規制日数が増加し、事故のリスクが多くなる。

この問題を改善するための段差解消方法として発泡スチロール系の敷板を切削厚に合わせて段差部分に敷き詰めた。

この敷板は比較的軽量で一人でも持ち運びが可能のため、容易に設置が可能で、尚且つ材質的にも容易に加工ができ、色々な幅員、形状に対応できる。

この方法をとることによって、歩行者及び自転車の迂回を安全な方法で最小限にすることが可能になった。

又、工事のほうも安全かつ施工量を落とさずに行うことができ、迂回に対してのクレームもなく無事に完了することができた。



図-3 敷板設置状況

### 4. おわりに

この方法の適用条件として、敷板を敷き詰める面が平坦である必要があり、幅員は出来るだけ一定のほうが望ましい。

採用時の留意点としては、事前に幅員を測定しておき、あらかじめ加工しておく、現地での対応が容易である。

段差部は完全に敷き詰めないと歩行者の躓きや自転車の転倒のリスクがあるため、隙間なく敷き詰めることが必要である。

段差は10cm程度までなら問題ないが、それ以上になると枚数も多くなるため、材料及び人員も必要になる。

この敷板は普通車でも通行可能なため、民家の乗り入れ部や取付け道路にも有効であり、安全面、施工面でもかなりの効果が期待できる。

これからも現場に適した施工法を考案し、よりよい工事現場になるよう検討していこうと考えております。