

異常降雪時における連携強化の取り組みについて

北陸地方整備局金沢河川国道事務所道路管理第一課 青 池 仁

1. はじめに

平成16年1月末、金沢市内は3年ぶりの大雪に見舞われ、一般国道8号を中心とする幹線道路で最大30kmに及ぶ渋滞が発生し、市民生活に大きな影響を及ぼした。

これを教訓に、異常降雪が発生しても円滑な交通確保を図ることを目的に、各道路管理者に加え石川県警察本部が共に連携を図り、平成16年3月に「冬期道路交通確保連携計画」を策定した。

本稿では連携計画に位置付けられた施策から特徴的な事例について取り上げ、その取り組み結果と効果について報告する。

2. 道路管理上の問題点

平成16年1月22日の異常降雪時には以下の問題点が発生し、これらの要因が複雑に絡み合って大渋滞を招いたと推測された。

1. 情報連絡体制の不備
高速道路が通行止めとなり、一般国道8号に車両が流入したが、通行止め情報は実施後にFaxで届いた。 警察本部に入る事故情報が道路管理者は把握出来なかった。
2. 情報発信の不備
渋滞車両に対し、道路情報を伝えられなかった。 比較的交通が確保されている幹線道路があったが、それぞれの道路管理者が情報を把握できず、大渋滞した一般国道8号から車両を分散出来なかった。
3. 除雪体制の不備
降雪強度が強く、登坂不能車や事故車両が発生したが、管理外道路へ除雪車が救援に向かう体制がなかった。 登坂不能車や立ち往生車の救援に除雪車を利用せざるを得ず、除雪作業に支障を生じ、渋滞がさらに延伸した。



写 1.2 車両閉塞状況

3. 行政の枠を超えた取り組み

以上の問題点を解決するため、国土交通省、石川県、金沢市、日本道路公団、石川県警察本部は「石川県冬期道路交通対策検討会」を設置し、具体的な解決策を検討した。行動計画となる「冬期道路交通確保連携計画」を策定し、関係機関が連携して諸対策に取り組んだ。内容は以下のとおりである。

「情報の共有化」 情報連絡本部の新設

「情報提供・周知の強化」「雪みちネットワークマップ石川」の作成、メディアへの情報提供、ホームページ（以下「HP」という）での情報提供
 救援体制の早期確保 以下の協定を締結し、交通確保に努める。

イ) 各道路管理者間の相互除雪応援協定 ロ) クレーン協会との救援作業協定

4. 今冬の取り組み概要と効果

4.1 「情報連絡本部」の開設

平成17年1月31日から降雪に伴う臨時交通規制が発令され、北陸上空には氷点下3.6°以下の強い寒気が流れ込み、降雪量も多く見込まれたことから関係機関が情報の共有化を目指し、金沢河川国道事務所に「情報連絡本部」を

11時5分から2月2日9時半までの35時間

25分開設し、情報の共有化や調整・協議を行った。(図1)

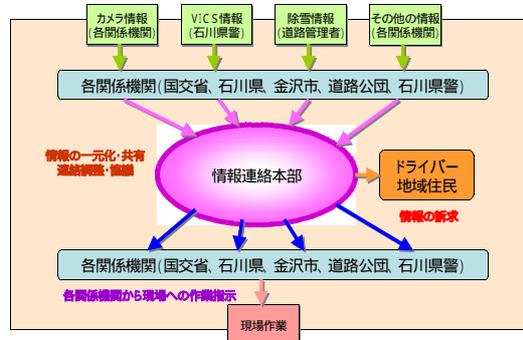


図1 情報連絡本部の概要

(1) 情報連絡本部の役割

関係機関の情報(除雪状況・渋滞・規制事故情報など)の一元的な収集と共有を図る。除雪作業や事故処理作業、迂回路設定作業の協議・連絡調整を行う。

集約した情報をドライバーや地域住民へ一元的に提供する。

情報連絡本部開設時の運営方法を「情報連絡本部運営マニュアル(案)」に明文化し、担当者や責任者が交代しても同じ対応、速やかな運営・協議ができるようとりまとめた。

(2) 情報交換の向上

国土交通省と道路公団とのFax送信回数を比較すると、昨年に比べ3.5倍に増加し、積極的な情報交換を行った。

情報連絡本部では、収集した情報に対して同じ卓上や大判地図で情報共有や調整・協議ができたことで、速やかな対応が可能であったと考えられる。

(図2及び写3)

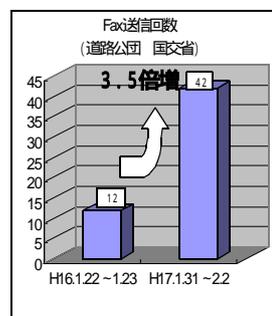


図2 Fax送信回数



写3 警察本部協議状況

4.2 「雪みちネットワークマップ石川」の作成

道路利用者から大雪にも強いルートを広く知ってもらうことを目的に「雪みちネットワーク」のパンフレットを作成し、配布した。

出発前はインターネットでの情報入手や運転中はラジオを聞いてもらうよう呼びかけた。



図3 雪みちネットワークマップ石川

「雪みちネットワーク」：道路管理者が相互応援も行き、重点的に除雪を実施する路線や消融雪施設を設置した路線で優先的に交通機能の確保を目指す路線を約 320km 設定したものである。

4.3 メディアへの情報提供

「雪みちネットワーク」上の渋滞箇所や事故発生箇所、通行止め箇所をカラーで表示し、報道機関である新聞、テレビ、ラジオの全 26 社に一斉メール配信する方法を採用した。これにより F a x より見やすく、受信先の到着のズレや遅れが大幅に解消された。

メディアへの情報提供は、概ね 1 時間間隔で実施し、回数は延べ 38 回となり、昨年比へ 3.2 倍に増えた。(図 4)

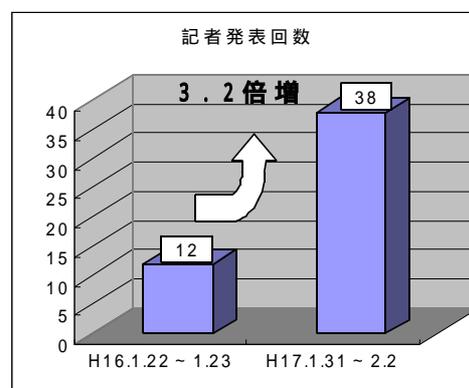


図 4 記者発表回数

メディアのうちドライバーにリアルタイムな情報を提供できるラジオ局に対し、オンエア状況をヒアリングした結果を以下に示す。(表 4)

表 4 情報連絡本部開設時のラジオ局の対応(ヒアリングによる確認)

A 社	逐次内容を確認し、放送の必要があると判断した場合は放送した。
B 社	市内の降雪状況から、今回は通常の交通情報のみを放送した。 (状況が変われば放送する準備は整えていた。)
C 社	日中の生番組で放送。夜間は学生が主体で放送するが、放送するようアドバイスした。今後も是非続けて欲しい。
D 社	日中の生番組で放送。夜間は大きな事故が無いことを確認し、放送せず。
E 社	日中の生番組で放送。夜間は、録音放送上、放送できず。

日中の生番組ではほとんどの局が道路情報、交通情報を放送したが、夜間では放送を中止している局もあり対応が分かれる結果となった。

今後はドライバーが求めている情報をアンケート調査で把握し、結果をメディアに紹介し、積極的に道路情報を放送してもらえるよう働きかけを考えている。

4.4 HPでの情報提供

本事務所のHPにもメディアと同様の情報を随時更新し、前回との更新箇所がわかるよう配慮して掲載した。

(図 5)

さらに、他機関のHPにもリンクさせ、広く

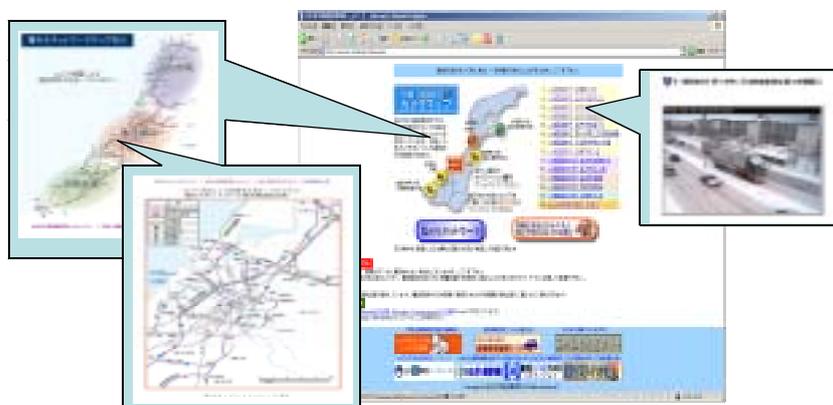


図 5 「雪みちネットワークコンテンツ」

情報提供を行った。

HPによるアクセス件数は情報を求める道路ユーザーの要求度を表す良い指標となる。

アクセス件数は情報連絡本部開設前に比べ17倍に増加し、大雪時ほど道路情報を求める道路ユーザーが多いことが窺えた。

(図6)

今後は、掲載したコンテンツについて、アンケート調査を試み、ユーザーが知りたい情報を把握し、認知度や好感度が高くなるようHPを改善する。より利用価値を高め、思わず見たくなるWebコンテンツの作成に努めたい。

4.5 救援体制の早期確保

情報連絡本部開設時に北陸自動車道では隣接事務所から除雪車両の応援と大型クレーンを事前配備して、通行止めの早期解除に努めた。

通行止めの回数は昨年に比べ7割減少し、通行止め時間距離では2,792hr・kmから42hr・kmと大幅に減少した。(図7)

「通行止め時間×通行止め区間(IC間距離)」を示す。

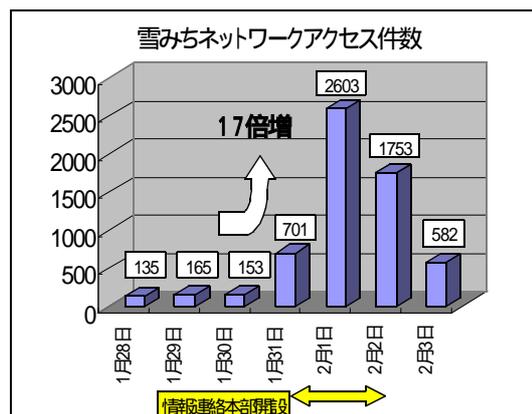


図6 アクセス件数

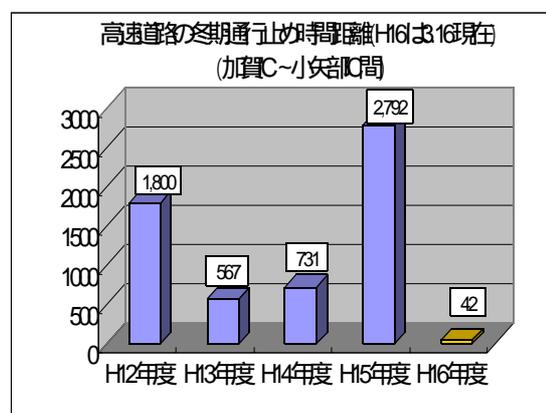


図7 高速道路通行止め時間距離

5. 考察及びまとめ

今冬は、雪みちネットワーク上の迂回路を設定するまでには至らなかったが、警察本部を含めた関係各機関が一体で道路ネットワークの確保に取り組む本手法は十分対応可能であることがわかった。各道路管理者が道路を「線」ではなく「面」として捉え、冬期道路のネットワークを確保するために、今後とも連携を強化させ、諸対策をより一層充実させることが肝要である。

また、本取り組みはいかなる道路災害が発生した場合も十分活用できるものであり、これを契機に様々な道路災害対策の連携にも繋げていきたいと考えている。

6. おわりに

今冬の対策については、「石川県冬期交通対策検討会」で検討を重ね、課題の解消に向けた各種取り組みを実行したものである。座長である金沢大学高山教授を始めとして、ご協力頂いた部会の委員の方々、関係機関の方々へ深く感謝申し上げますとともに、今後も引き続き円滑な冬期道路交通確保に向け「更なる連携」を深めていきたい。