冬の気象災害と防災気象情報の利用

令和8年度　運輸防災セミナー（下期：雪害）

新潟地方気象台
広域防災管理官　林　宏一
k_hayashi@met.kishou.go.jp

・寒候期予報（今年の冬）

・気象災害（大雪など）

・防災気象情報の利用

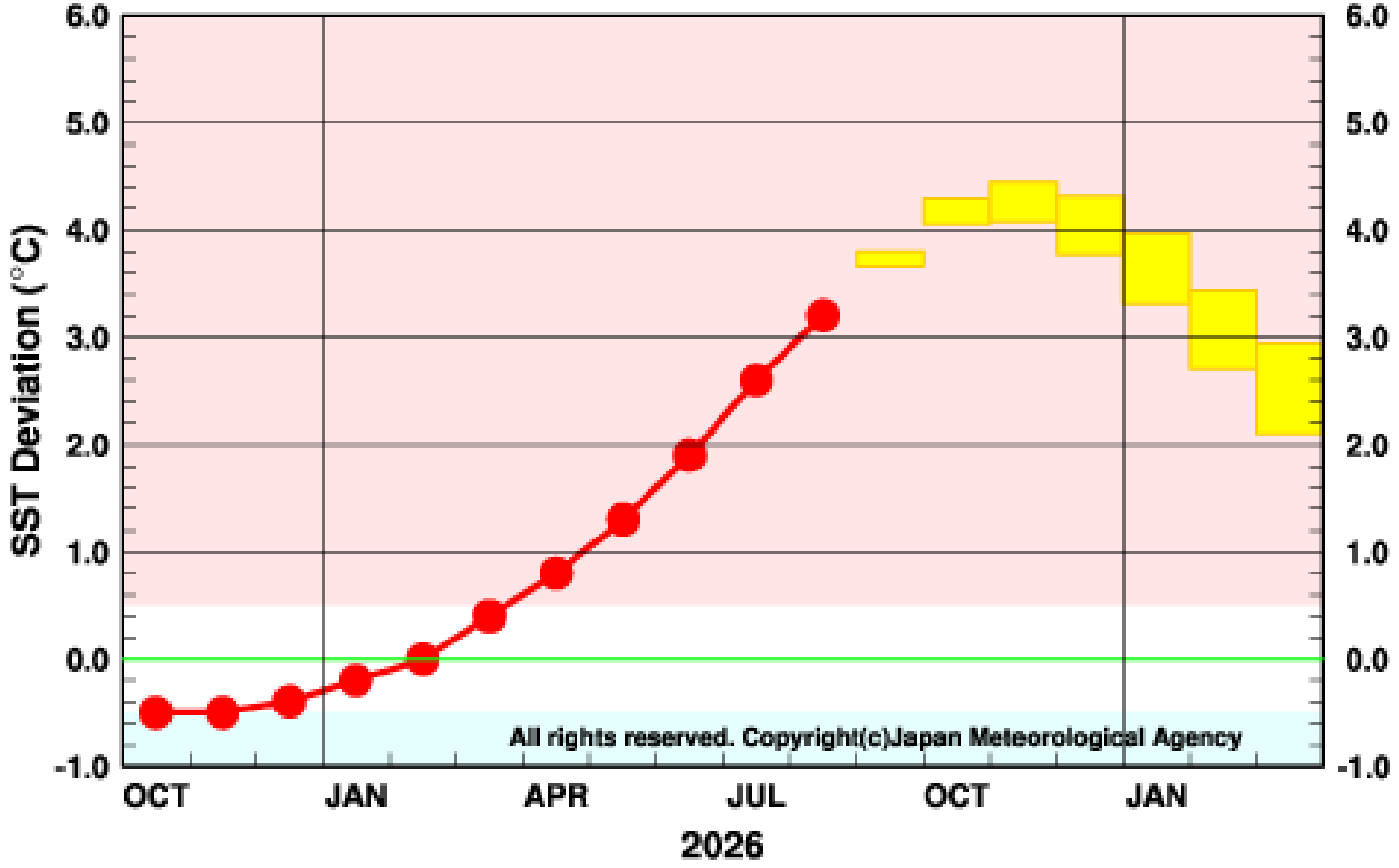
・寒候期予報（今年の冬）

・気象災害（大雪など）

・防災気象情報の利用

エルニーニョ監視速報（No.410） 11月10日発表

・10月のエルニーニョ監視海域の海面水温の基準値からの差は+4.4℃で、1949年以降で最も高かった2026年9月の値を超え、2026年春から続いているエルニーニョ現象は、過去最大の強さを更新した。
・今後、エルニーニョ現象は冬の前半までに最盛期を迎えたのち、2027年春にかけて続く見込み。



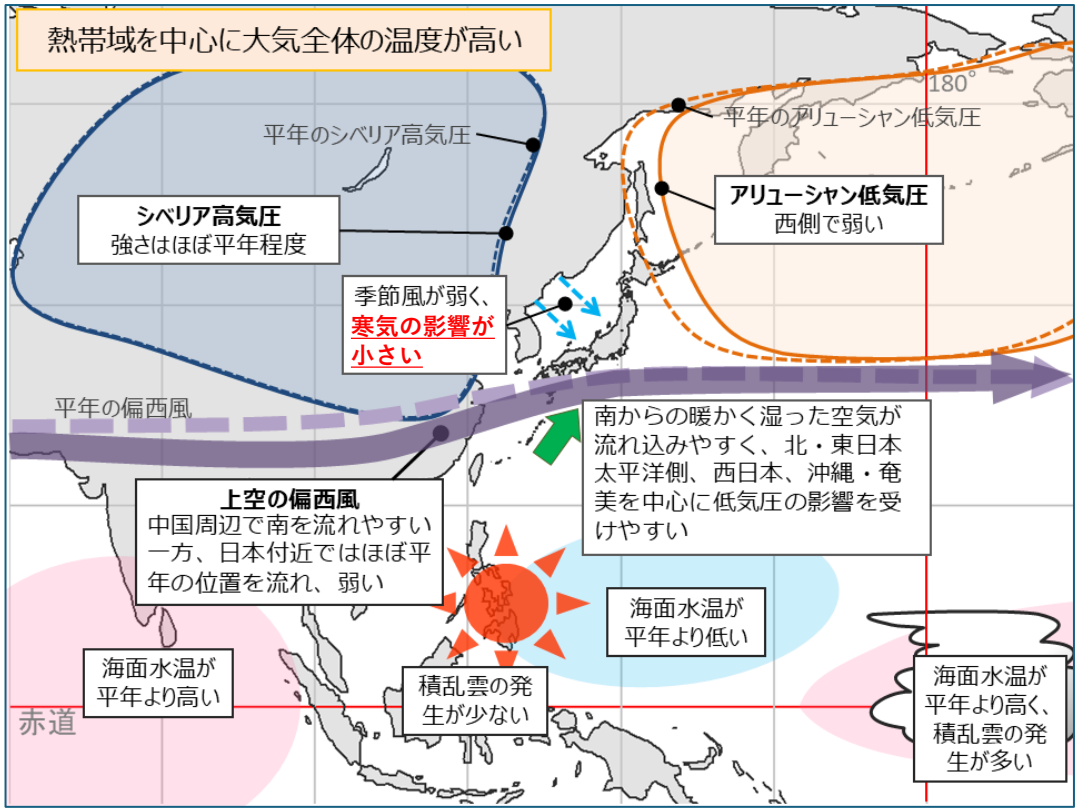
エルニーニョ監視海域の監視指数（海面水温の基準値との差）の5か月移動平均値の経過と予測

https://www.data.jma.go.jp/cpd/elnino/kanshi_joho/kanshi_joho1.html

寒候期予報　9月18日発表

エルニーニョ現象が冬にかけて続く見込みです。
海面水温は太平洋赤道域の東部から中部で高く、積乱雲の発生はこれらの海域で多いでしょう。
一方、フィリピン付近では積乱雲の発生が少ないでしょう。

このため、上空の偏西風は中国周辺で南を流れやすい一方、日本付近ではほぼ平年の位置を流れ、弱いでしょう。
シベリア高気圧の強さはほぼ平年程度ですが、アリューシャン低気圧は西側で弱く、日本付近は季節風が弱いでしょう。



地球温暖化やエルニーニョ現象の影響で、熱帯域を中心に大気全体の温度が高いでしょう。

これらの影響により、日本付近は寒気の影響が小さいでしょう。

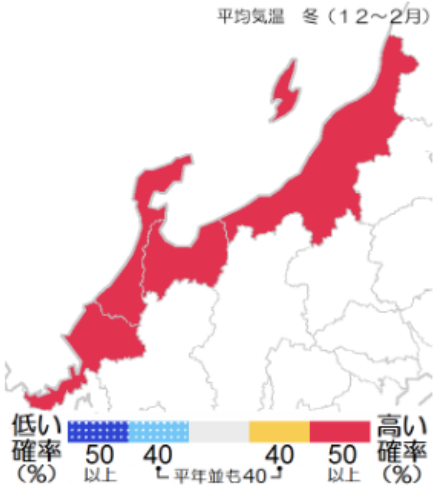
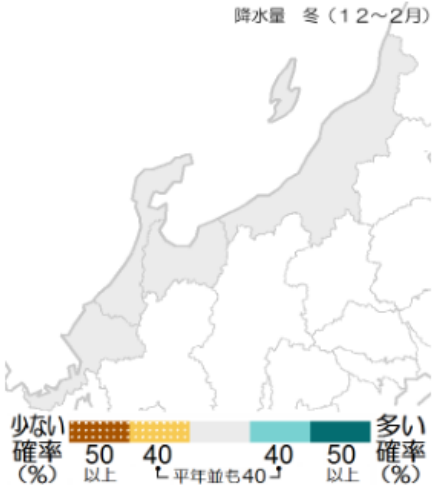
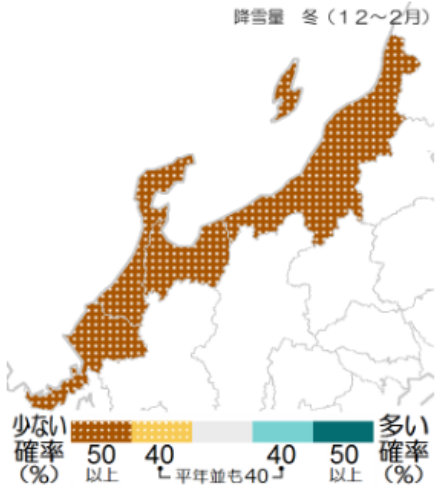
フィリピン付近は高気圧となりやすいため、日本付近に南からの暖かく湿った空気が流れ込みやすく、北・東日本太平洋側、西日本、沖縄・奄美を中心に低気圧の影響を受けやすいでしょう。

https://www.data.jma.go.jp/cpd/longfcst/kaisetsu/?region=010000&term=P6M

寒候期予報　9月18日発表（3か月予報10月20日発表も同様）

寒気の影響が小さいため、冬の気温は高く、降雪量は少ないでしょう。

冬（12月～2月）の平均気温・降水量・降雪量

	平均気温 冬（12月～2月）	降水量 冬（12月～2月）	降雪量 冬（12月～2月）
北陸地方	低10 並30 高**60**% **高い**見込み	少30 並30 多**40**% **ほぼ平年並**の見込み	少**50** 並30 多20% **少ない**見込み
数値は予想される出現確率（%）です			

季節予報は、予測の確からしさに応じて、気温や降水量などを「低い（少ない）、平年並、高い（多い）」となる確率で表しています。
「平年並」がどの程度の値になるのかについては、参考資料（https://www.data.jma.go.jp/cpd/longfcst/sankou/hokuriku6.html）をご覧ください。
文章による解説については、確率の大きさに応じた言葉で表現しています。詳しくは本資料末尾の「参考（確率予報の解説）」をご覧ください。

https://www.data.jma.go.jp/cpd/longfcst/kaisetsu/?region=010500&term=P6M

・寒候期予報（今年の冬）

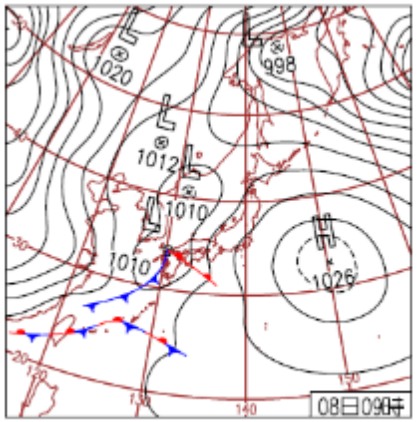
・気象災害（大雪など）

・防災気象情報の利用

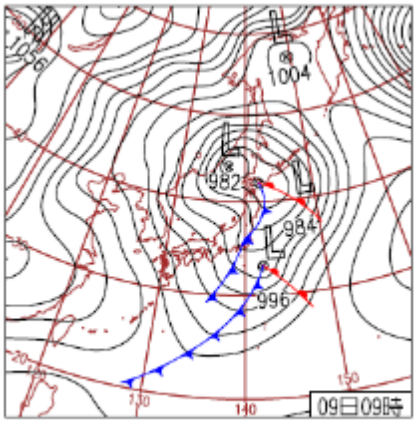
気圧配置は日々変化（冬季における日々の気圧配置変化の一例）

例

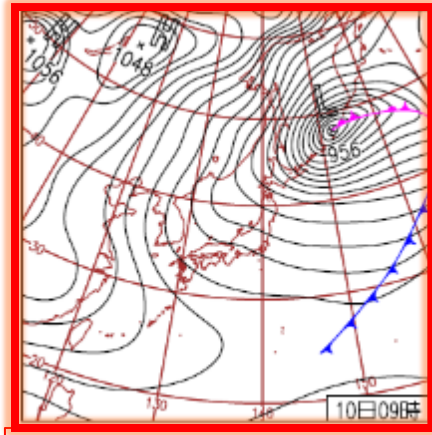
低気圧が発達しながら日本付近を通過
↓
その後低気圧は千島近海で発達。大陸の高気圧との間で等圧線が混み、西高東低の「冬型の気圧配置」が強まる
↓
冬型の気圧配置が次第に緩む
↓
一時的に高気圧に覆われる



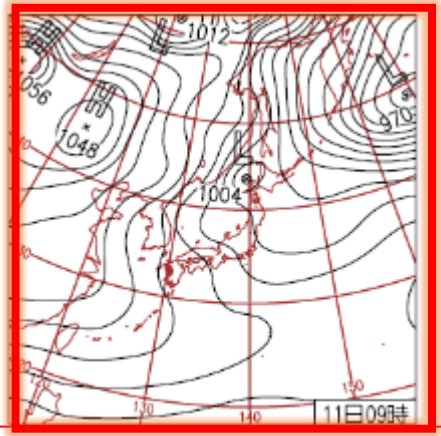
低気圧が西から接近　低気圧のコース・上空の気温によっては南から暖かい空気が流れ込む場合も　→なだれ・融雪災害など



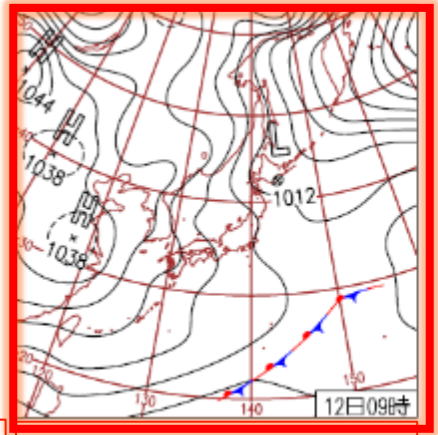
低気圧が発達しながら日本付近を通過。寒気が流入
→暴風（暴風雪）、高波、大雪、着雪、雷、なだれなど



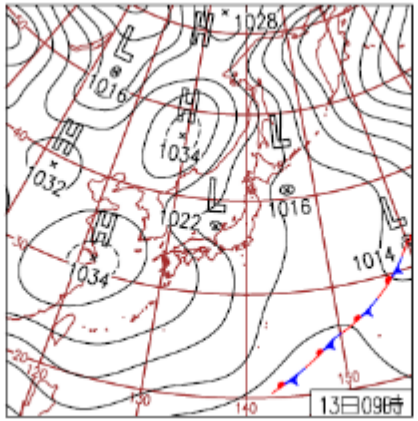
強い冬型の気圧配置。寒気の流れ込み続く　→暴風（暴風雪）、高波、大雪（山沿いや山地）、着雪、雷、なだれなど



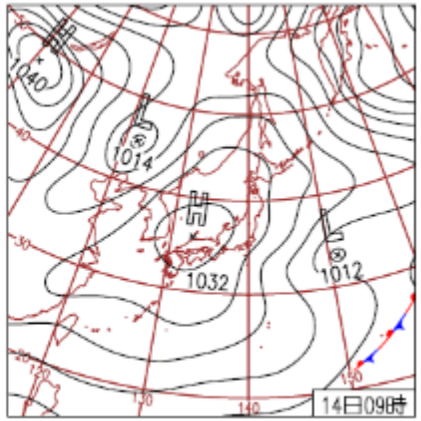
冬型の気圧配置＋北陸付近に気圧の谷
→暴風（暴風雪）、高波、大雪（平地・山地とも）、着雪、雷、なだれなど



冬型の気圧配置が続くが等圧線が緩む　→平地で大雪、着雪、雷となる場合も



冬型の気圧配置は西から緩む　→気温が低いと平地で大雪となる場合も



冬型の気圧配置が緩み、一時的に高気圧に覆われる日も
→低温（水道管凍結など）

冬型の気圧配置とは・・・大陸に**高気圧**、日本の東の海上から千島列島・オホーツク海方面に発達した**低気圧**がある気圧配置。

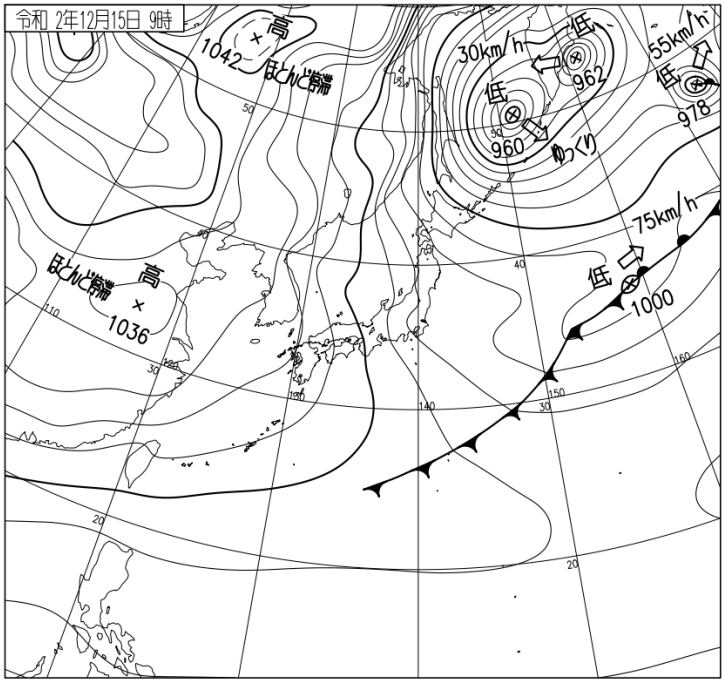
掲載した天気図は2018年1月8日～14日のもの。 日々の天気図（気象庁ＨＰ）https://www.data.jma.go.jp/yoho/hibiten/index.html より

山雪と里雪

山雪

西高東低の冬型の気圧配置が強い時

令和2年（2020年）12月15日09時



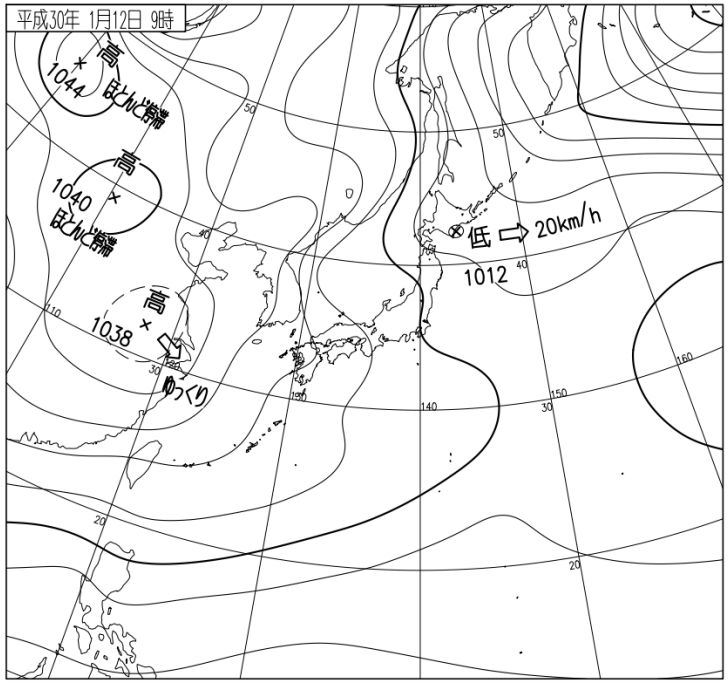
令和2年（2020年）12月14～20日にかけて大雪となり、新潟県湯沢では 24時間降雪量は16日4時までに113センチ、48時間降雪量は16日14時までに144センチを観測し、観測史上１位の値を更新。

山地で大雪となる

里雪

西高東低の冬型の気圧配置が強くはないが、日本海や日本列島の上空に強い寒気が流れ込んだ時

平成30年（2018年）1月12日09時

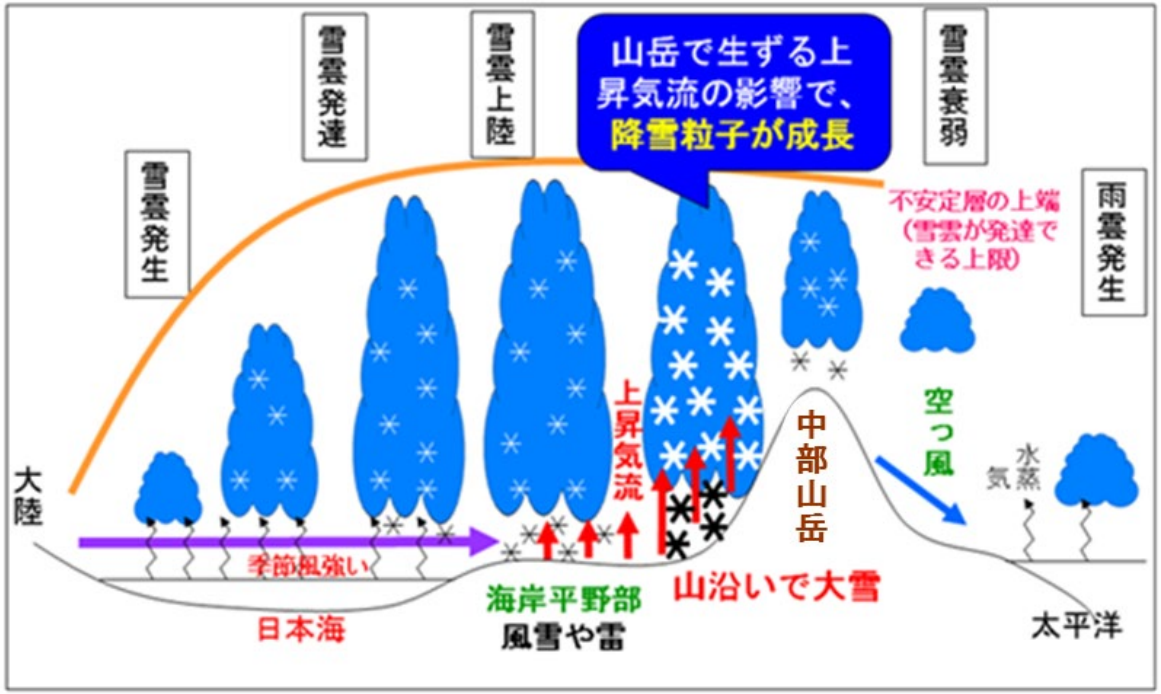


平成30年（2018年）1月11～12日にかけて大雪となり、新潟市中央区では、2日間で84センチの降雪を観測し、最深積雪80センチ。

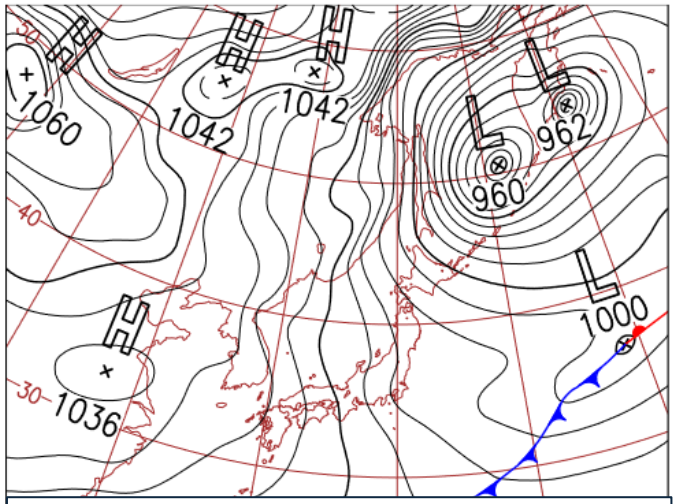
平地で大雪となるため交通障害が起こりやすい

山雪の際の、雪雲の発生・発達・衰弱の模式図

（丸山俊朗ほか作成の図に、新潟地方気象台が加筆）



2020年12月15日09時



2020年12月14～20日にかけて大雪となり、新潟県湯沢では 16日4時までの24時間降雪量が113センチ、16日14時までの48時間降雪量が144センチを観測、観測史上１位の値を更新。

気象庁HP＞日々の天気図
https://www.data.jma.go.jp/yoho/hibiten/ より

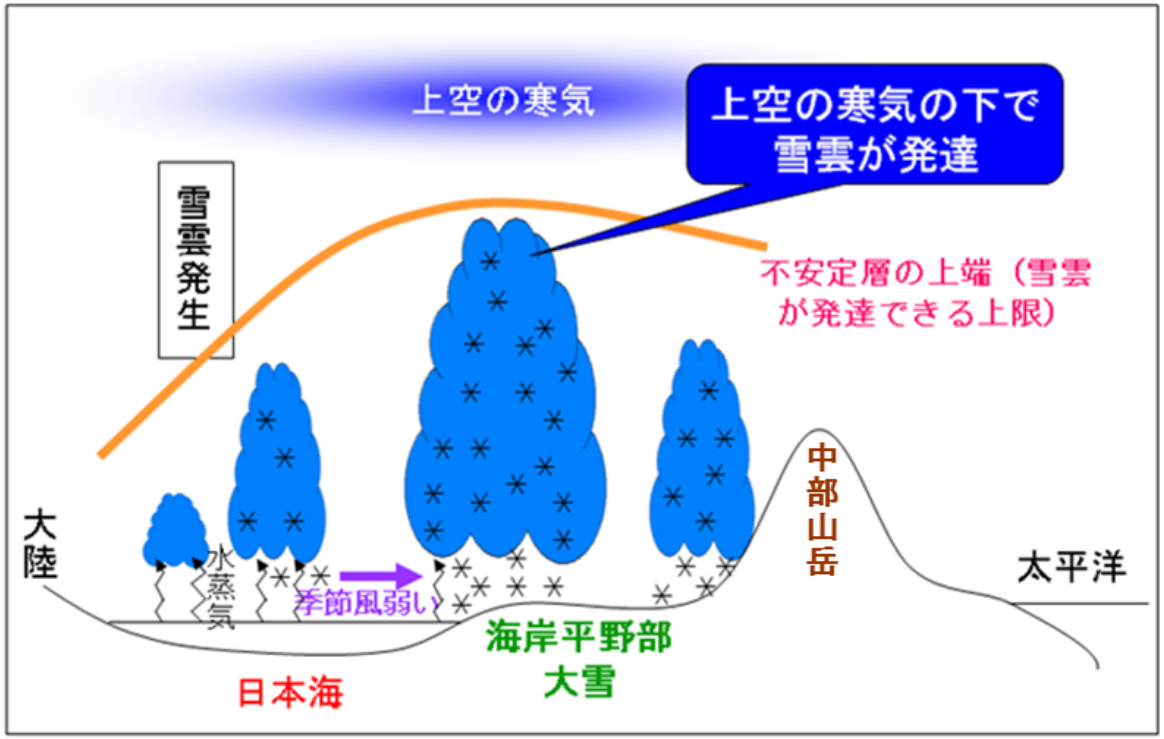
大陸から吹き出した、**乾いた冷たい北西の季節風**は、相対的に暖かい**日本海の海面から大量の水蒸気と熱が供給されて、次第に暖かく湿った空気に変質**します。このため、**日本海を吹きわたる内に大気の状態は不安定となり、雪雲が発生**し、次第に発達します。**海岸平野部に到達した雪雲は、降雪をもたらしながら内陸に侵入**しますが、強い季節風の下で**山地で強制上昇を受け、雪雲としてさらに発達**して降雪が強まります。その結果、**降雪量は、海岸平野部に比べ山地で多くなります**。

新潟地方気象台HP＞北陸地方の天候＞山雪 / 里雪 https://www.data.jma.go.jp/cpd/j_climate/hokuriku/column02.html#snow-mountain より
新潟地方気象台＞新潟県の雪災害＞山雪 https://www.data.jma.go.jp/niigata/menu/bousai/snow.html#b も参考になります。

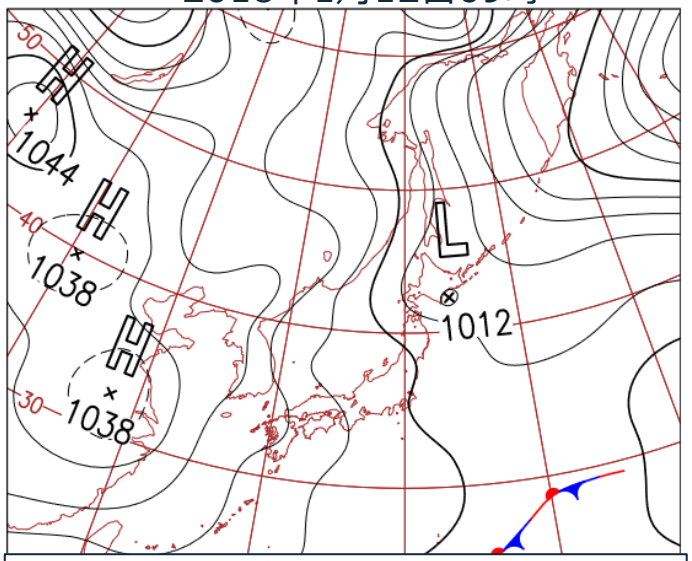
里雪

里雪の際の、雪雲の発生・発達・衰弱の模式図

（丸山俊朗ほか作成の図に、新潟地方気象台が加筆）



2018年1月12日09時



2018年1月11～12日にかけて大雪、
新潟市中央区では、2日間で84センチの降雪を観測し、最深積雪80センチ。

気象庁HP＞日々の天気図
https://www.data.jma.go.jp/yoho/hibiten/ より

西高東低の**冬型の気圧配置が強くはない**が、日本海や日本列島の**上空に強い寒気が流れ込んだ時**です。強い寒気の下で、**雪雲の発達は、海岸平野部で既に最盛期を迎えています**。また、**季節風が強くない**ため、山地で受ける強制上昇は強くはなく、雪雲の山地での更なる発達はありません。このため、**降雪量は、海岸平野部でも多くなります**。

新潟地方気象台HP＞北陸地方の天候＞山雪 / 里雪 https://www.data.jma.go.jp/cpd/j_climate/hokuriku/column02.html#snow-mountain より
新潟地方気象台＞新潟県の雪災害＞山雪 https://www.data.jma.go.jp/niigata/menu/bousai/snow.html#b も参考になります。

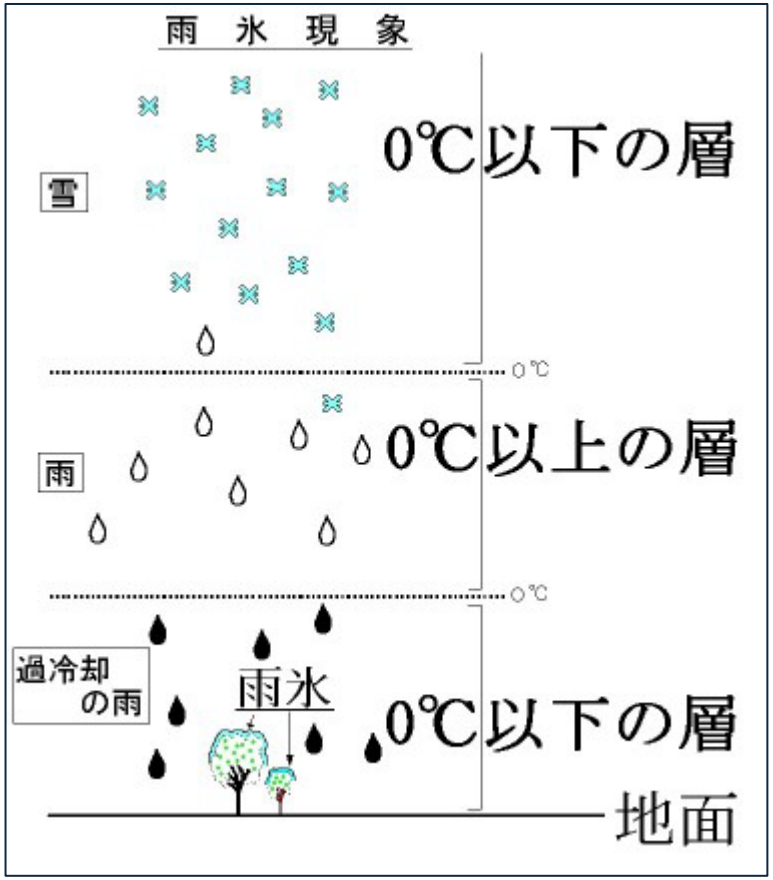
着氷（霧氷、雨氷）

着氷とは

- 着氷とは、空気中の過冷却した小さな水滴が、木や架線、電線、地上の物体に衝突し凍結してできる氷のことです。
- 着氷には、その時の気象条件によって、霧氷（むひょう）と 雨氷（うひょう）に分けられます。

雨氷（うひょう）現象について

- 着氷の中で「雨氷」は架線、電線、樹木に付着し、電車の運休、倒木、路面を凍結させるなど私たちの生活に障害をもたらします。
- 雨氷が発生する条件は、南からの暖かい空気が上層に入って、０℃以上の逆転した層（普通、上層に行くにつれて気温は低くなりますが、そうではない場合があります。このような状態を逆転した層といいます）ができることです。
- そして、これより上の層から降る雪が、この層で溶けて水滴となり、下層の０℃以下の冷たい層の中を過冷却のまま通過して、０℃以下に冷えた地上の物に当たって凍結する現象です。



霧氷（むひょう）現象について

- 「霧氷」も構造物を凍結させる現象です。
- 多くの場合、過冷却の霧粒子（水蒸気）が０℃以下に冷えた地上の物に当たり、水滴の形状を経ずに凍結します。

長野地方気象台HP＞雨氷（うひょう）現象について https://www.data.jma.go.jp/nagano/shosai/kikou/document/haru.html より

ふぶき（吹雪）と災害について

ふぶき（吹雪）

「やや強い風（10m/s）」程度以上の風が雪を伴って吹く状態。
降雪がある場合と、降雪はないが積もった雪が風に舞上げられる場合（地ふぶき）とがある。視程障害（視程不良）を伴う。

地ふぶき（地吹雪）

積もった雪が風で空中に吹き上げられる現象。
（非常に）風が強く、地ふぶきによる視程障害や吹きだまりによる交通障害の発生する可能性がある場合には、暴風雪警報、風雪注意報を発表する。

猛ふぶき（猛吹雪）

強い風以上の風を伴うふぶき。著しい視程障害を伴う。

北陸地方整備局道路部「平成２１年度今冬の記録」より

https://www.hrr.mlit.go.jp/road/kiroku/H21.pdf

■新潟市は26年ぶりの大雪（地吹雪による影響）

◆平成22年2月6日未明より新潟市近郊で吹き始めた強い季節風により地吹雪が発生。視程障害、吹溜まり等の交通障害により、高速道路を始め多くの道路が通行止。国道116号でも通行止めとなり、広域農道等へ迂回措置をとった車両が、雪の吹き溜まりにはまって動けなくなった車両が77台も発生した。



国道116号　明田・情報大学周辺
撮影）H22.2.6　14:00頃



国道116号　明田・情報大学周辺
撮影）H22.2.6　14:00頃





田島交差点付近で立ち往生し、雪に埋もれた車両
撮影）H22.2.6　10:30頃

・寒候期予報（今年の冬）

・気象災害（大雪など）

・防災気象情報の利用

防災気象情報は段階的に発表します

気象庁の情報・対応

１４～６日前

早期天候情報
その時期としては１０年に１度程度しかおきないような著しい降雪量となる可能性が高まっている時に注意を呼びかけ。　※冬季の日本海側を対象

５～１日前

早期注意情報（警報級の可能性）
5日先までに、警報級の大雪が予想される時に発表。警報級の可能性を、［高］・［中］の2段階で表現。

数日～１日前

気象解説情報（大雪）
警報や注意報に先立って発表。今後の降雪量の予想や、防災上の留意点等も加えて注意を呼びかけ。

大雪に対する緊急発表（国土交通省と共同）

半日～数時間前

大雪注意報
降雪や積雪による住家等の被害や交通障害など、大雪により災害が発生するおそれがあると予想したときに発表。

数時間～２時間前



大雪警報
降雪や積雪による住家等の被害や交通障害など、大雪により重大な災害が発生するおそれのときに発表。

雪の降り方が一層激しくなり、記録的な大雪のおそれがある

気象防災速報（短時間大雪）
重大な災害の発生する可能性が高まり、一層の警戒が必要となるような短時間の大雪となることが見込まれる場合に発表。　※現在14府県で運用

気象解説情報（大雪）
降雪が大雪警報の基準を大幅に上回る場合や、普段雪の少ない地域で大雪警報級の降雪が予想される場合に厳重な警戒を呼びかけ。

広い範囲で数十年に一度の大雪

大雪特別警報
数十年に一度の降雪量となる大雪が予想される場合に発表し、最大級の警戒を呼びかけ。

大雪による被害



- 鉄道の間引き運転（少雪地）
- 高速道路の通行止
- 交通機関の運休
- 立往生車両の発生
- 農業用ハウスや簡易的な建物の倒壊
- 幹線道路の通行止
- 孤立集落の発生
- 大規模な交通渋滞
- 住宅の倒壊

大雪に関する情報について　https://www.jma.go.jp/jma/kishou/know/snow/snow.html

（大雪・雪に関する）早期天候情報

- その時期としては10年に1度程度しか起きないような著しい降雪量(冬季の日本海側)となる可能性が、いつもより高まっている場合に、6日前までに注意を呼びかける情報
- 6日先から14日先までの期間で、5日間降雪量が「かなり多い」となる確率が30%以上と見込まれる場合に発表。 ※同様の期間内に、5日間平均気温が「かなり低い」となる確率が30%以上見込まれる場合は、低温に関する早期注意情報も発表します。2週間気温予報にもご留意ください。
- 月曜日（祝日などの場合は火曜日）と木曜日の14時30分ごろに発表

発表地域



発表例

低温と大雪に関する早期天候情報（北陸地方）
令和８年１月１５日１４時３０分
新潟地方気象台　発表

北陸地方　１月２１日頃から　かなりの低温
かなりの低温の基準：５日平均地域気温平年差－２．０℃以下

北陸地方　１月２１日頃から　大雪
大雪の基準：５日合計地域降雪量平年比２１２%以上

北陸地方の気温は、向こう５日間程度は寒気の影響を受けにくいため平年並か高く、かなり高い日もありますが、その後は冬型の気圧配置が強まる時期があり、寒気の影響を受けやすいため低い日が多く、２１日頃からはかなり低くなる見込みです。気温の変動が大きいでしょう。また、２１日頃からは降雪量がかなり多くなる可能性があります。
農作物の管理や水道管の凍結等に注意するとともに、除雪などの対応に留意してください。また、今後の気象情報等に留意してください。

＜参考＞
この期間の主な地点の５日間降雪量の平年値は、以下のとおりです。
地点　平年値
相川　６センチ
新潟　１２センチ　（以下、略）

早期天候情報　https://www.data.jma.go.jp/cpd/souten/?reg_no=0&elem=temp

早期注意情報（警報級の可能性）

5日先までに**警報級**が予想されているときに、その可能性を**［高］**、**［中］**で発表
「高」　：　警報を発表するような現象が発生する可能性が高い
「中」　：　可能性が高くはないが、一定程度認められる

対象現象　：　大雨、土砂災害、大雪、暴風（雪）、波浪、高潮
発表時間　：　天気予報の発表（毎日05時、11時、17時）に合わせて発表
発表単位　：　一次細分区域※

一次細分区域※ まで細かくできます
（大まかに、県単位、北陸地方も見ることができます）

※一次細分区域については、
参考資料の区域（地域表現）を参照願います

北陸地方の早期注意情報（警報級の可能性）

2026年10月05日11時発表

新潟県下越	5日		6日				7日		8日	9日	10日
警報級の可能性	12-18	18-24	00-06	06-12	12-18	18-24	00-12	12-24			
大雨	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
土砂災害	-	-	-	-	-	-	-	-			
大雪	[高]	[高]	[中]	[中]	[中]	[中]	[中]	[中]	-	-	-
暴風(雪)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
波浪	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
高潮	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

大規模な現象（台風・低気圧・前線）のほか、
小規模な現象（線状降水帯や積乱雲）も対象

主に大規模な現象などを対象
（台風・低気圧・前線）

早期注意情報：https://www.jma.go.jp/bosai/probability/#area_type=centers&area_code=010500

気象解説情報

現在及び今後の気象状況や災害発生の危険度の**見通しを網羅的に伝える情報**

災害への備えや**今後の対応の検討・判断**を**後押しする情報**として利用してください

気象解説情報　（気象解説情報は全般/地方/府県の情報を発表）

気象解説情報（●●）

何に着目した情報なのかがわかるようなキーワード

- 線状降水帯半日前予測
- 台風第○号
- 大雨
- 大雪

大雨、大雪、暴風（雪）、波浪、高潮
雷、突風、降ひょう、など

※　標題は
「**全般**気象解説情報」　…　**（全国規模）**
「○○**地方**気象解説情報（●●）」　…　**（地方規模）**
「○○**県**気象解説情報（●●）」　…　**（県規模）**
となります。

気象解説情報：
https://www.jma.go.jp/bosai/information/#format=table&area_type=centers&area_code=010500&centers_page=0

時系列情報（明日までの警報等の見通し）

市町村単位（二次細分区域）まで細かくできますが、**予測精度に限界があります。**
より広い範囲の一次細分区域で確認するなど、周辺を含めて予測を把握することをお勧めします。

長岡市の時系列情報（明日までの警報等の見通し）

2026年07月30日11時00分発表

長岡市	地域	30日				31日								1日	備考・関連する現象
		12-15	15-18	18-21	21-24	00-03	03-06	06-09	09-12	12-15	15-18	18-21	21-24		
1時間最大雨量 (mm)		50	50	50	40	40	40	40	20	20	20	20	20		
24時間最大雨量 (mm)		150													
						80									
大雨															
土砂災害															
最大風速 (m/s)	陸上	6	5	4	5	4	3	3	4	4	3	3	3		
	海上	10	10	10	10	10	10	8	6	5	3	3	8		
6時間最大降雪量 (cm)	山沿い	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	平地	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
24時間最大降雪量 (cm)	山沿い	0													
						0									
	平地	0													
						0									
雪	山沿い														
	平地														
波高 (m)		1	1	1	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5		
高潮 潮位 (m)		0.6	0.6	0.4	0.4	0.5	0.5	0.5	0.5	0.6	0.6	0.5	0.3		
雷															竜巻、ひょう
融雪															
濃霧	陸上														
	海上														
着氷															
着雪															
乾燥 実効湿度 (%)															
乾燥 最小湿度 (%)															
なだれ															
低温															
霜															

雪に関する項目

明日までの気象の見通しを

災害切迫 **危険** **警戒** **注意** で表し

いつ、どの現象の危険度が高まるか予測します

時系列情報：https://www.jma.go.jp/bosai/warning_timeline/#area_type=centers&area_code=010500&efilter=all&lfilter=all

気象警報・注意報の種類

警戒レベル相当情報（各レベルの色が決められている）

警戒レベル情報	河川氾濫 １級河川などの 大河川の氾濫	大雨 低地の浸水や 大河川以外の氾濫	土砂災害 急傾斜地のがけ崩れや 土石流	高潮 海水面の上昇や 波のうちあげによる浸水
5 相当	レベル５氾濫特別警報	レベル５大雨特別警報	レベル５土砂災害特別警報	レベル５高潮特別警報
＜警戒レベル４までに危険な場所から かならず避難！＞				
4 相当	レベル４氾濫危険警報	レベル４大雨危険警報	レベル４土砂災害危険警報	レベル４高潮危険警報
3 相当	レベル３氾濫警報	レベル３大雨警報	レベル３土砂災害警報	レベル３高潮警報
2	レベル２氾濫注意報	レベル２大雨注意報	レベル２土砂災害注意報	レベル２高潮注意報
1	早期注意情報			

警戒レベル相当情報以外（便宜上「黒」「赤」「黄」を使うが、警戒レベルとは対応しない）

暴風	暴風雪	大雪	波浪	雷	融雪	濃霧	乾燥	なだれ	低温	霜	着雪	着氷
暴風特別警報	暴風雪特別警報	大雪特別警報	波浪特別警報									
暴風警報	暴風雪警報	大雪警報	波浪警報									
強風注意報	風雪注意報	大雪注意報	波浪注意報	雷注意報	融雪注意報	濃霧注意報	乾燥注意報	なだれ注意報	低温注意報	霜注意報	着雪注意報	着氷注意報

気象警報・注意報：
https://www.jma.go.jp/bosai/warning/#area_type=centers&area_code=010500&lang=ja&timeline_efilter=all&timeline_lfilter=all

気象防災速報

極端な現象を速報として伝える情報

警報や注意報などを補足し、その**根拠を速報として解説**する情報として発表します

・発生している極端現象に係る実況を伝えることを基本とします

・予測困難で発生した場合には相当の被害をもたらす現象(竜巻)についても発表

危険な現象が発生・直前予測されている状況のため、すぐに防災行動に繋げてください

気象防災速報　（気象防災速報は府県の情報のみ発表）

気象防災速報（●●）

- 記録的短時間大雨　数年に一度程度しか発生しないような短時間の大雨
- 線状降水帯発生
- 線状降水帯直前予測　線状降水帯２～３時間前予測
- 短時間大雪
- 竜巻注意/竜巻目撃

※　標題は、
「○○県気象防災速報（●●）」
となります

気象防災速報：
https://www.jma.go.jp/bosai/information/#format=table&area_type=centers&area_code=010500&centers_page=0

気象防災速報（短時間の大雪に一層の警戒を呼びかける情報）

- 重大な災害の発生する可能性が高まり、**一層の警戒が必要となるような短時間の大雪**となることが見込まれる場合に**「気象防災速報（短時間大雪）」**を発表します。
- これは降雪の勢いが強く、除雪が降雪の勢いに追いつかないことで、大規模な交通障害が発生する可能性の高い状況を想定しており、**現在の降雪量と今後の見通しを簡潔に記述した短文形式で発表**します。

発表例

新潟県気象防災速報（短時間大雪）　第Ｘ号
令和Ｘ年Ｘ月ＸＸ日ＸＸ時ＸＸ分　新潟地方気象台発表

（見出し）
新潟県の観測によると、糸魚川市南押上で、１０日４時までの３時間に２６センチの顕著な降雪を観測しました。この強い雪は１０日朝にかけて続く見込みです。上越の平地では、大規模な交通障害の発生するおそれが高まっています。

（本文）
なし

- これまでの発表時の状況を振り返ると、その多くで実際に大規模な車両滞留が発生しており、大規模な交通障害との相関の高い情報となっています。
- 「気象防災速報（短時間大雪）」が発表された地域では、不要不急の外出を控えていただき、また他の地域からもその地域に向かわないことが肝要です。

気象防災速報（大雪警報の基準を大幅に上回る等の一層の警戒を呼びかける情報）

- 警報級の大雪が見込まれる場合、気象台では「大雪に警戒」といった呼びかけを行っていますが、**更なる一層の警戒が必要な場合に**、災害の危険性がイメージできる表現を用い、影響を受ける地区と時間をできるだけ絞って、**大雪に対する厳重な警戒を呼びかける**情報を発表

普段、雪の多い地域

- 大きな社会的影響を及ぼした大雪事例と同程度又は超える降雪量または積雪深となる可能性が高まった場合に、発表例のように**「厳重警戒」というキーワード**を使って**大雪に関する気象解説情報**を発表する

普段、雪の少ない地域

- おおむね降雪量が大雪警報基準を超える予想があり、基準を超えた後も更に降り続くと予想され、一層の警戒が必要となる場合に発表する

発表例

新潟県気象解説情報（大雪）　第ＸＸ号
令和＊年＊＊月＊＊日＊＊時＊＊分　新潟地方気象台発表

（見出し）
柏崎地域では、除雪が困難となる積雪になる可能性があります。１９日夕方にかけて、さらに大雪警報級の強い雪が続く見込みです。大雪に厳重に警戒し、交通障害が発生する可能性を考慮して、不要不急の外出を控えるようにしてください。

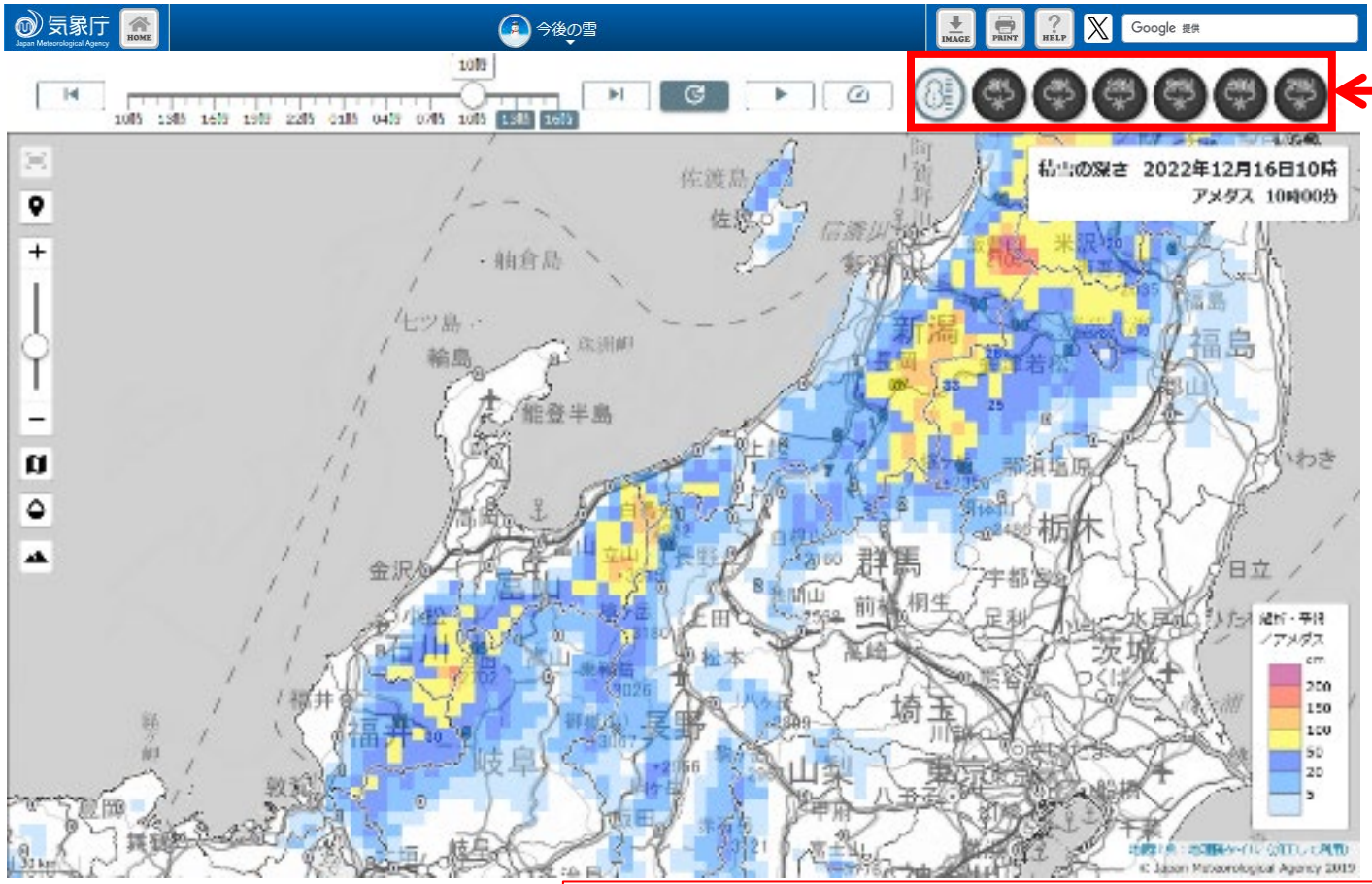
（本文）
・・・中略・・・

［防災事項］
柏崎地域では、除雪が困難となる積雪になる可能性があります。１９日夕方にかけて、さらに大雪警報級の強い雪が続く見込みです。大雪に厳重に警戒し、交通障害が発生する可能性を考慮して、不要不急の外出を控えるようにしてください。

今後の雪（解析積雪深・解析降雪量/降雪短時間予報）

過去24時間分の積雪の深さ※1と降雪量※2に加え、6時間先までの予報※3を　一体的に確認できます（1時間ごとに更新）

※1　解析積雪深、※2　解析降雪量、※3　降雪短時間予報



左から
積雪の深さ
3時間降雪量
6時間降雪量
12時間降雪量
24時間降雪量
48時間降雪量
72時間降雪量

【留意点】
- 約5km四方の平均的な値のため、局地的な降雪の多寡は表現できません。
- 降雪量は少なめに予想する傾向があります。格子の値そのものを直接利用せず、積雪の深さや降雪量の大まかな分布状況・予報を把握するために利用してください。

今後の雪：https://www.jma.go.jp/bosai/snow/

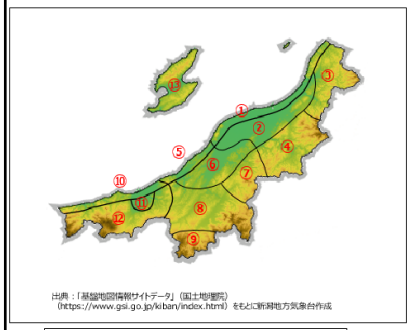
降雪量予想

北陸地方では、新潟、富山、金沢、福井の各気象台が、12月1日から3月31日までの期間に定時に発表
（この期間以外も降雪の予想がある場合は、該当県の気象台で発表）

新潟地方気象台
Niigata Local Meteorological Office

新潟県降雪量予想

令和６年１月２４日０６時　新潟地方気象台発表



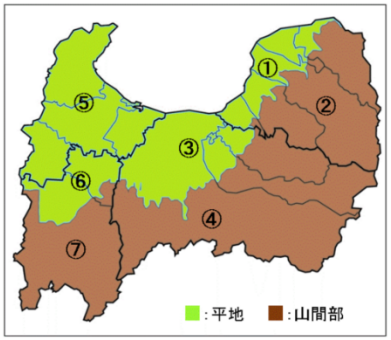
右表の数字は、12時間降雪量の予想値で、
それぞれの区域の「平均値―最大値」を表しています

地域名	今日０６時から今日１８時	今日１８時から明日０６時
①下越海岸	５ － １５	５ － １５
②下越平野	１０ － ２５	１０ － ２０
③下越山沿い北部	２０ － ４０	２０ － ４０
④下越山沿い南部	２０ － ４０	２０ － ４０
⑤中越海岸	１０ － ２０	５ － １５
⑥中越平野	１５ － ３０	１０ － ２５
⑦中越山沿い北部	３０ － ６０	２５ － ５０
⑧中越山沿い中部	３０ － ６０	２５ － ５０
⑨中越山沿い南部	３０ － ６０	２５ － ５０
⑩上越海岸	１０ － ２０	１０ － ２０
⑪上越平野	１５ － ３０	１０ － ２５
⑫上越山沿い	３０ － ６０	２５ － ５０
⑬佐渡	５ － １０	５ － １０

※単位はｃｍ

富山県降雪量予想

令和６年１月２４日０６時　富山地方気象台発表



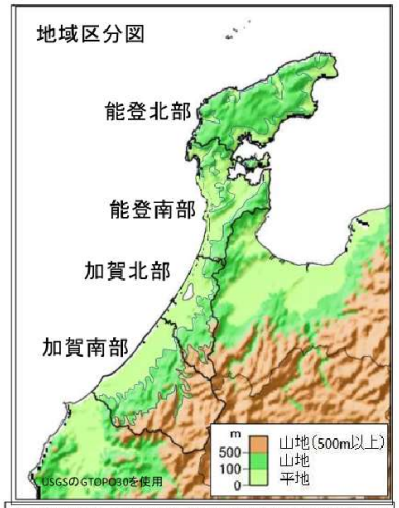
・右表の数字は12時間降雪量の予想値です。
それぞれの地域の「平均値－最大値」を表しています。
・予想対象地域は定住地域を対象にしており、山岳などの非定住地域は予想の対象とはしていません。

地域名	今日０６時から今日１８時	今日１８時から明日０６時
①東部北平地	１０ － ２０	１０ － ２０
②東部北山間部	２５ － ５０	２０ － ４０
③東部南平地	１０ － ２０	１０ － ２０
④東部南山間部	２５ － ５０	２０ － ４０
⑤西部北	１０ － ２０	１０ － ２０
⑥西部南平地	１０ － ２０	１０ － ２０
⑦西部南山間部	２５ － ５０	２０ － ４０

※単位はｃｍ

石川県降雪量予想

令和６年１月２４日０６時　金沢地方気象台発表



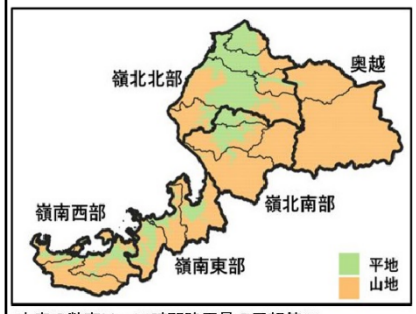
右表の数字は、それぞれの期間に予想する12時間降雪量で、
当該地域の「平均降雪量－最大降雪量」を表しています。

地域名	今日０６時から今日１８時	今日１８時から明日０６時
能登北部平地	１０ － ２０	１０ － ２０
能登北部山地	１５ － ３０	１５ － ３０
能登南部平地	５ － １５	５ － １５
能登南部山地	１５ － ３０	１５ － ３０
加賀北部平地	５ － １５	５ － １５
加賀北部山地	２０ － ３５	２０ － ３５
加賀南部平地	１０ － ２０	１０ － ２０
加賀南部山地	２０ － ３５	２０ － ３５
加賀南部山地（500m以上）	２０ － ３５	２０ － ３５

※単位はｃｍ

福井県降雪量予想

令和６年１月２４日０６時　福井地方気象台発表



右表の数字は、12時間降雪量の予想値で、
それぞれの区域の「平均値－最大値」を表しています。

地域名	今日０６時から今日１８時	今日１８時から明日０６時
嶺北北部平地	１５ － ３０	５ － １０
嶺北北部山地	２０ － ４０	１０ － ２０
嶺北南部平地	１５ － ３０	５ － １０
嶺北南部山地	２０ － ４０	１０ － ２０
奥越	２５ － ５０	１０ － ２５
嶺南東部平地	２０ － ４０	５ － １５
嶺南東部山地	２５ － ５０	１０ － ２０
嶺南西部平地	２０ － ４０	５ － １５
嶺南西部山地	２５ － ５０	１０ － ２０

※単位はｃｍ

【各県共通】

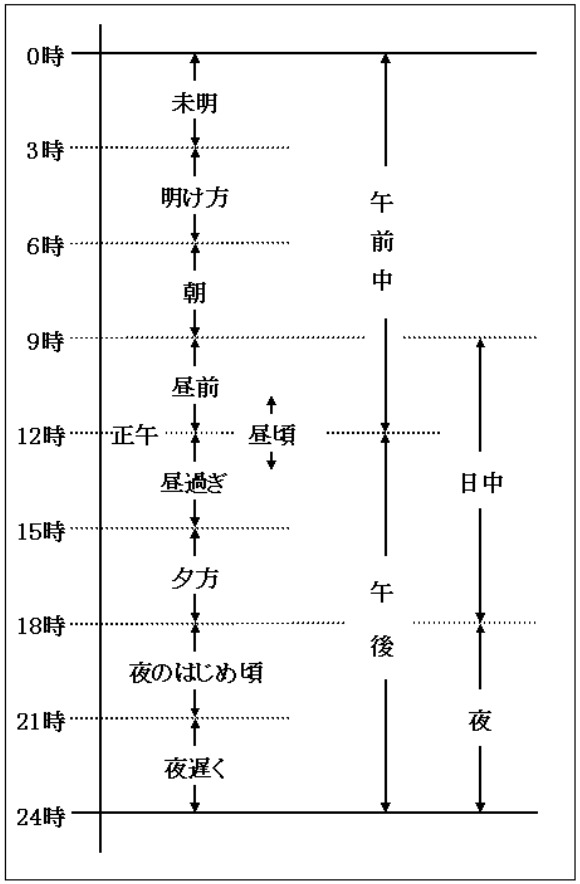
① 予想期間　　：12月1日~3月31日
② 発表時刻　　：16時、06時
③ 予想対象要素：地域ごとの12時間降雪量の「平均－最大」
④ 予想時刻
16時発表：今日18時～明日06時 、 今日06時～明日18時
06時発表：今日06時～今日18時 、 今日18時～明日06時

北陸地方の雪に関する情報：https://www.jma-net.go.jp/niigata/yuki/yukilink.html

参考

気象台が発表する情報の中での**言葉の意味**

時間の用語



時間経過の用語

一時	現象が連続的に起こり、発現期間が予報期間の1/4未満のとき
時々	現象が断続的に起こり、発現期間の合計時間が予報期間の1/2未満のとき
のち	予報期間内の前と後で現象が異なるとき、その変化を示すとき

雪の強さに関する用語

豪雪	著しい災害が発生した顕著な大雪現象
大雪	大雪注意報基準以上の雪 季節予報および天候情報においては、数日以上にわたる降雪により、社会的に大きな影響をもたらすおそれのある雪
強い雪	降雪量がおよそ３cm/h以上の雪
弱い雪	降雪量がおよそ１cm/hに達しない雪
小雪	数時間降り続いても、降水量として１mmに達しない雪
小雪が ちらつく	微量の雪が降ること

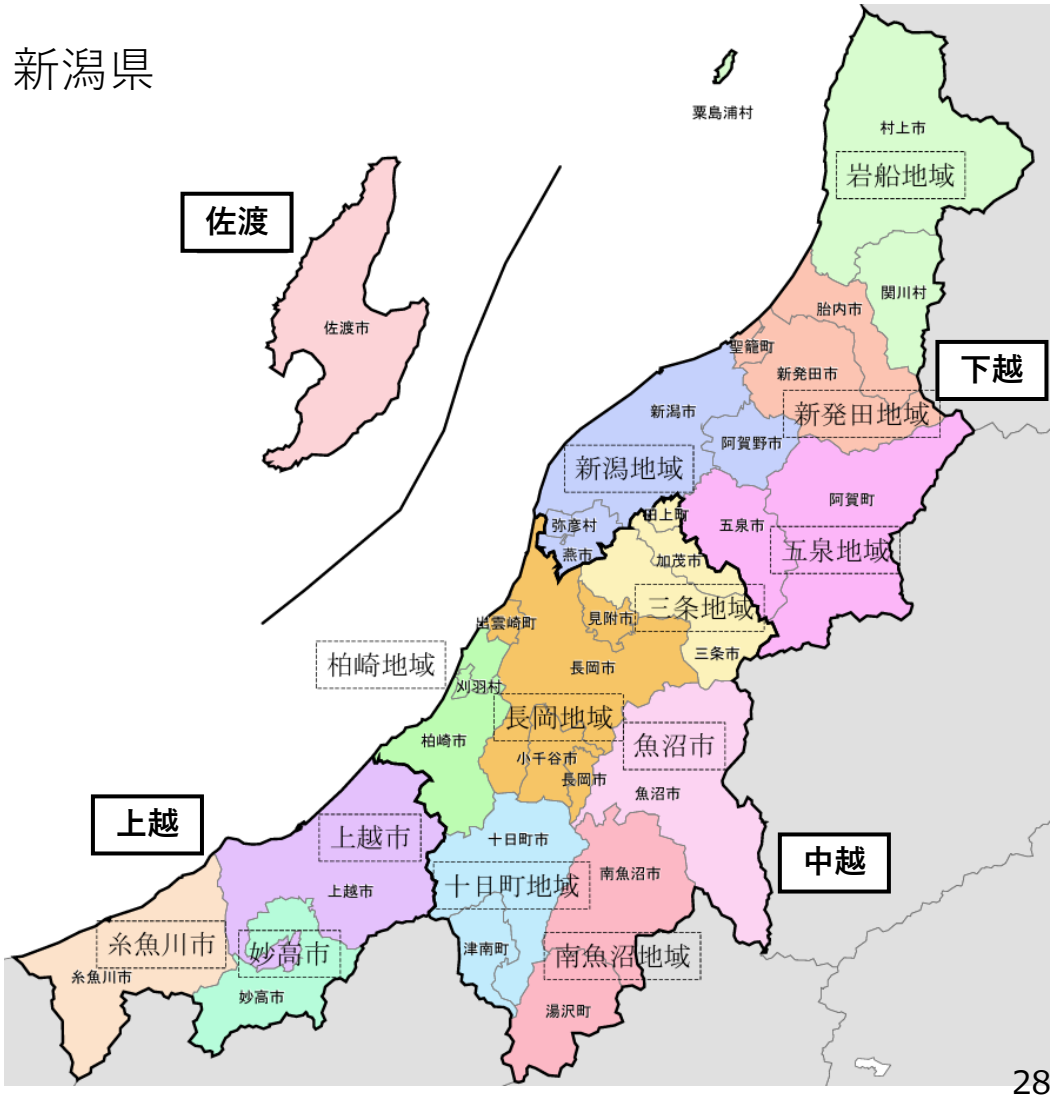
雪の量的表現に関する用語

降雪	降る雪
降雪の深さ （降雪量）	一定の期間内に積もった雪の深さ（cm単位）
積雪	地表面などに堆積している雪やあられ
積雪の深さ （積雪深）	積もった雪の深さ（cm単位）

気象台が発表する情報の中での**区域（地域表現）**

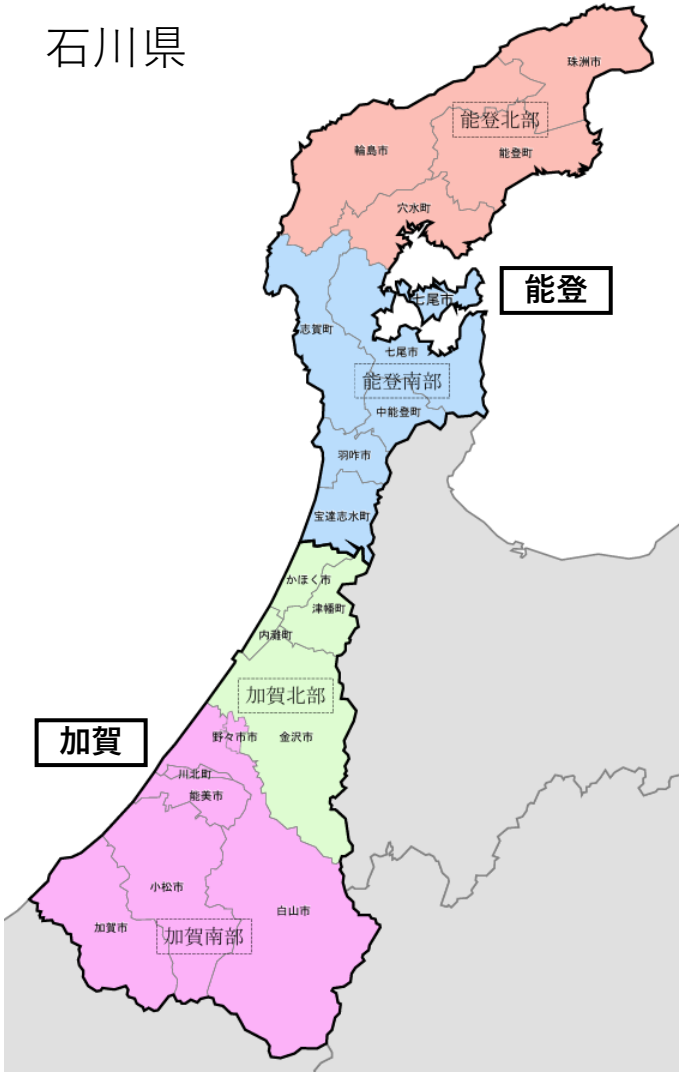
●気象庁が発表する気象警報・注意報や天気予報は、区域を決めて発表します
【天気予報や早期注意情報】各県をいくつかに分けた**一次細分区域**単位で発表**（□で囲った表現）**
【警報や注意報】**市町村**を原則とした**二次細分区域**単位で発表**（市をさらに分割する所もある）**

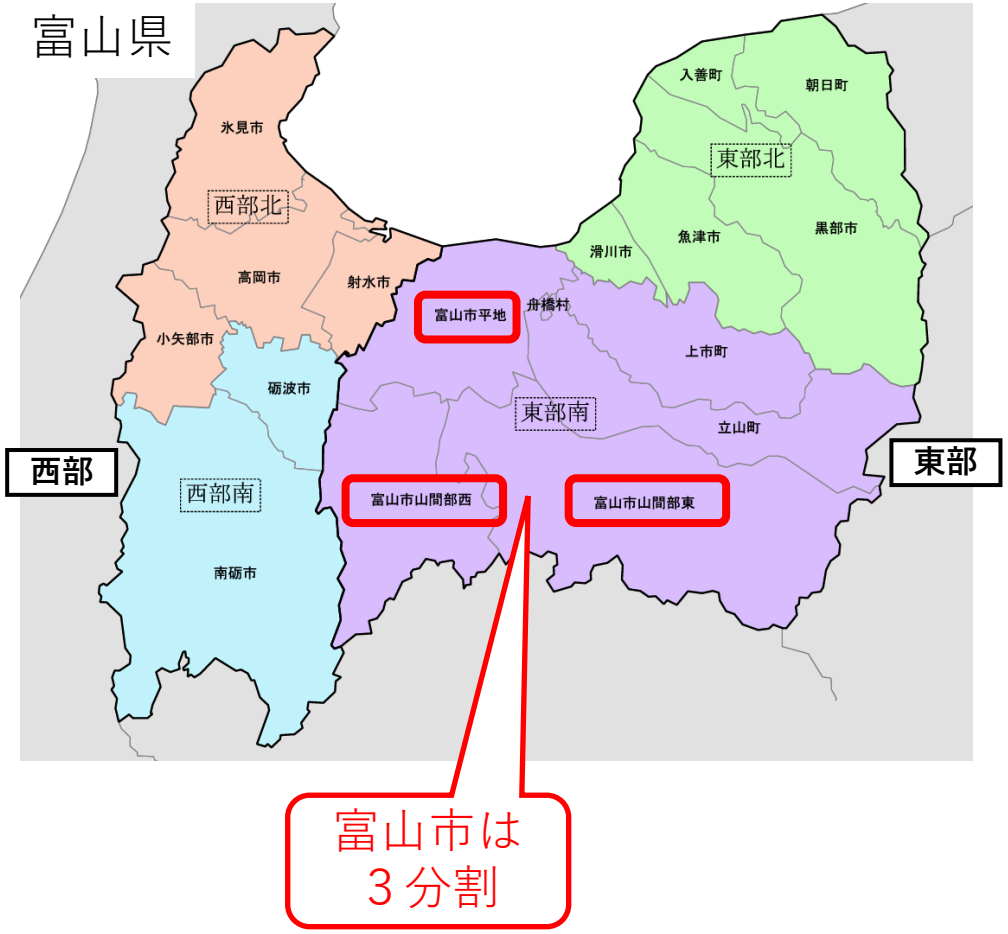




気象台が発表する情報の中での**区域（地域表現）**

●気象庁が発表する気象警報・注意報や天気予報は、区域を決めて発表します
【天気予報や早期注意情報】各県をいくつかに分けた**一次細分区域**単位で発表**（□で囲った表現）**
【警報や注意報】**市町村**を原則とした**二次細分区域**単位で発表**（市をさらに分割する所もある）**





富山市は
３分割



＜令和８年度　運輸防災セミナー＞

大雪時の道路交通確保対策



国土交通省 北陸地方整備局

ー 目 次 ー

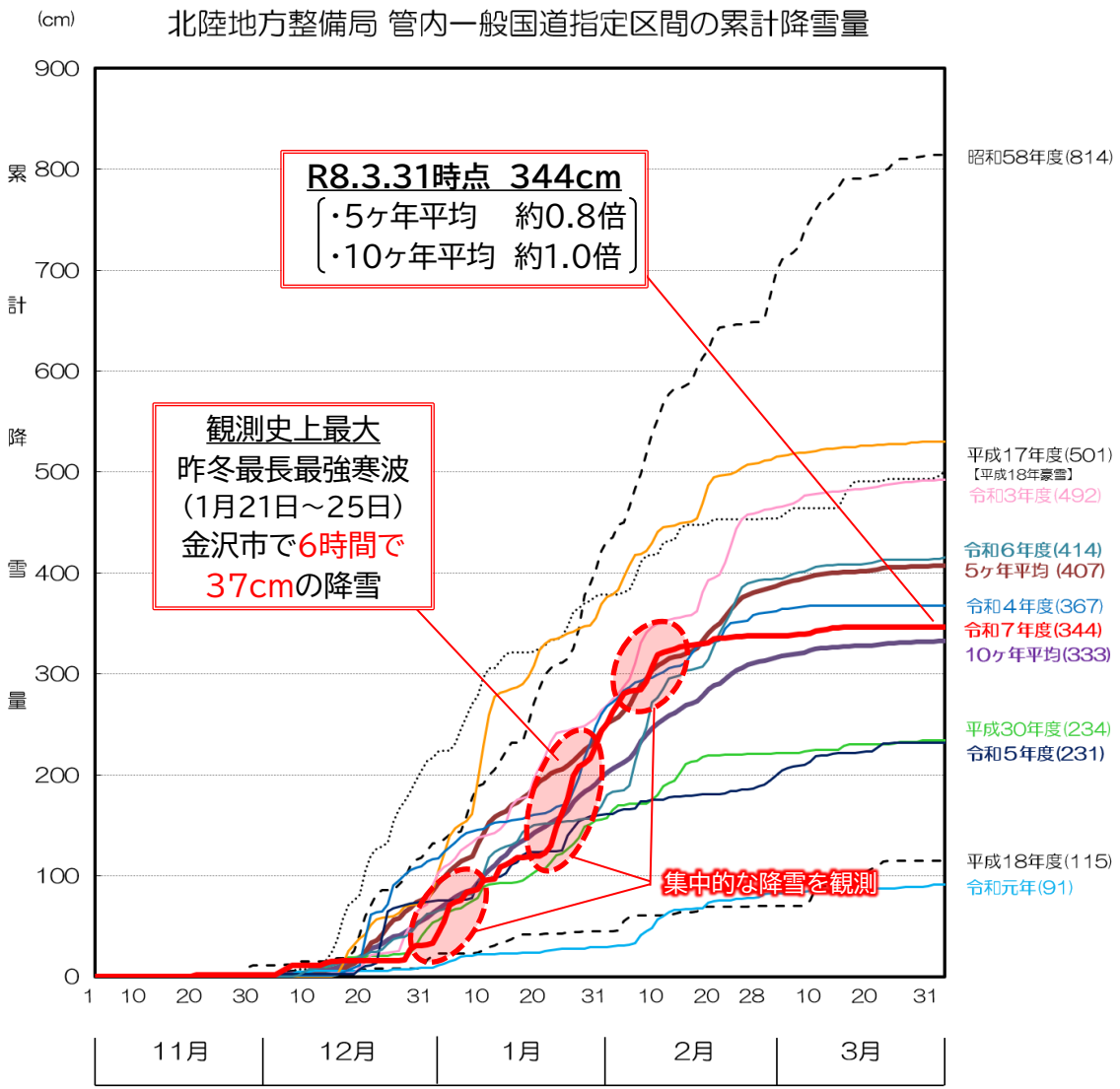


1. 昨冬の降雪状況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1

2. 冬期道路交通確保に向けた取り組み ・・・・・・・・ 8

1. 昨冬（令和7年度）の降雪状況（累加降雪量）

- 令和7年度の北陸地方整備局管内の降雪量は過去5ヶ年の約0.8倍、10ヶ年の約1.0倍
- 1月中旬から2月上旬にかけてまとまった降雪があり、各地で積雪が急増
- 金沢市で観測史上最大となる6時間降雪量約37cmを観測





1月8日 国道113号 新潟県関川村



1月25日 国道8号石川県金沢市



2月5日 国道17号 新潟県長岡市

1．昨冬（令和7年度）の高速道路と並行する国道の同時通行止め状況

- 12月下旬から2月上旬にかけての集中的な降雪時には、予防的通行規制と集中除雪を実施（直轄国道で延べ20路線、約160時間の予防的通行止め）
- 大規模な車両滞留の発生はなく、同時通行止めと集中除雪により交通を確保

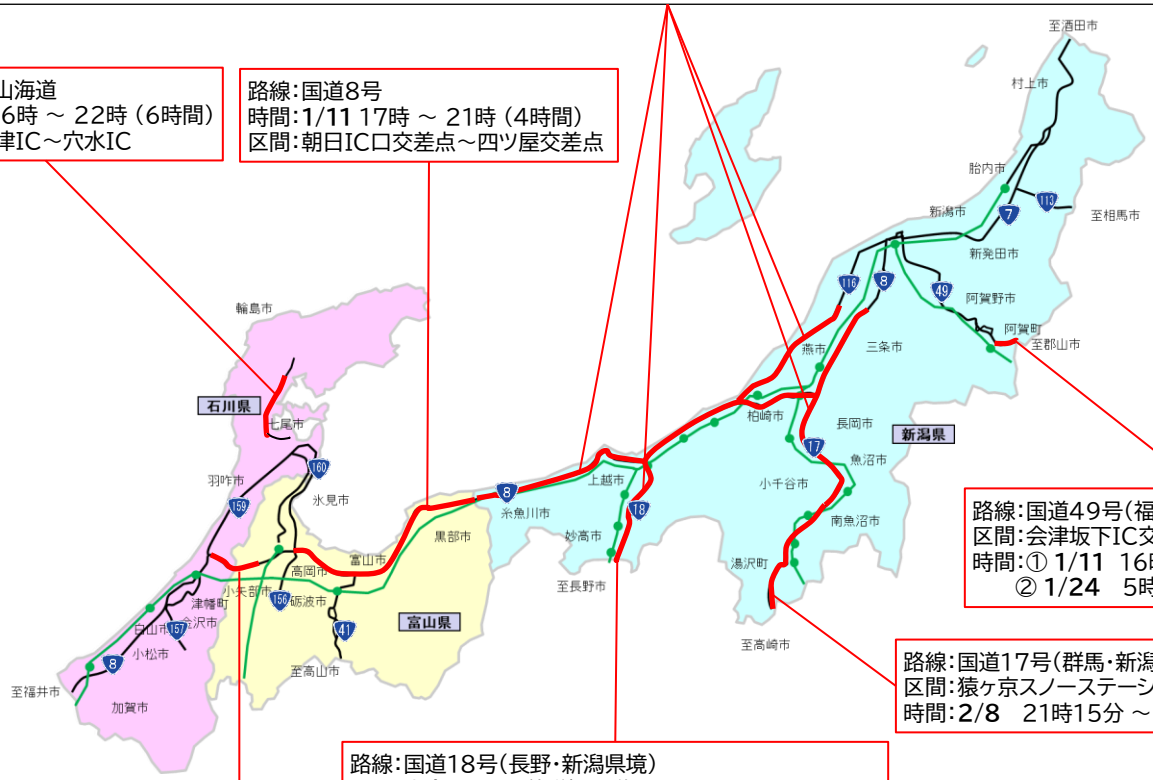
■今冬の降雪による予防的通行規制位置

【中越・上越・富山 広域通行止め】
・時間：1/21 18時 ～ 1/22 7時（13時間）
・国道8号（坂井北交差点～四ツ屋交差点）
・国道17号（五日町PA～川崎IC）
・国道18号（大倉チェーン着脱場～下源入交差点）
・国道116号（五分一待避所～長崎交差点）

【長岡国道管内 広域通行止め】
・時間：1/23 21時 ～ 1/24 6時（9時間）
・国道8号（坂井北交差点～米山海岸PA）
・国道17号（五日町PA～川崎IC）
・国道116号（五分一待避所～長崎交差点）

【中越・上越 広域通行止め】
・時間：1/24 21時 ～ 1/25 6時（9時間）
・国道8号（坂井北交差点～道の駅市振）
・国道17号（五日町PA～川崎IC）
・国道18号（大倉チェーン着脱場～下源入交差点）
・国道116号（五分一待避所～長崎交差点）

【凡例】
直轄国道(権限代行区間含む)
高速道路
（直轄）通行止め



路線：のと里山海道
時間：1/11 16時 ～ 22時（6時間）
区間：徳田大津IC～穴水IC

路線：国道8号
時間：1/11 17時 ～ 21時（4時間）
区間：朝日IC口交差点～四ツ屋交差点

路線：国道49号（福島・新潟県境）
区間：会津坂下IC交差点～三郷チェーン着脱場
時間：① 1/11 16時 ～ 22時（6時間）
② 1/24 5時 ～ 13時（8時間）

路線：国道17号（群馬・新潟県境）
区間：猿ヶ京スノーステーション～湯沢除雪ステーション
時間：2/8 21時15分 ～ 2/9 9時（11時間45分）

路線：国道18号（長野・新潟県境）
区間：大倉チェーン着脱場～道の駅あらい
時間：① 12/26 14時30分 ～ 19時（4時間30分）
② 1/25 10時20分 ～ 16時（5時間40分）
③ 1/29 19時10分 ～ 1/30 0時（4時間50分）

路線：国道8号（富山・石川県境）
区間：桜町遺跡交差点～舟橋JCT
時間：1/25 4時30分 ～ 9時（4時間30分）



富山　国道8号桜町遺跡交差点


高田　国道8号道の駅越後市振の関

1. 昨冬（令和7年度）の降雪状況（走行不能発生状況）

- 令和7年度に直轄国道で発生した走行不能車両は11台 ※全て新潟県で発生
- そのうち、北陸管内（新潟、富山、石川県内）の地域名車両は7台（64%） ※7台全て新潟県ナンバー

道路種別	台数
8号	3
17号	4
18号	2
49号	2
合計	11



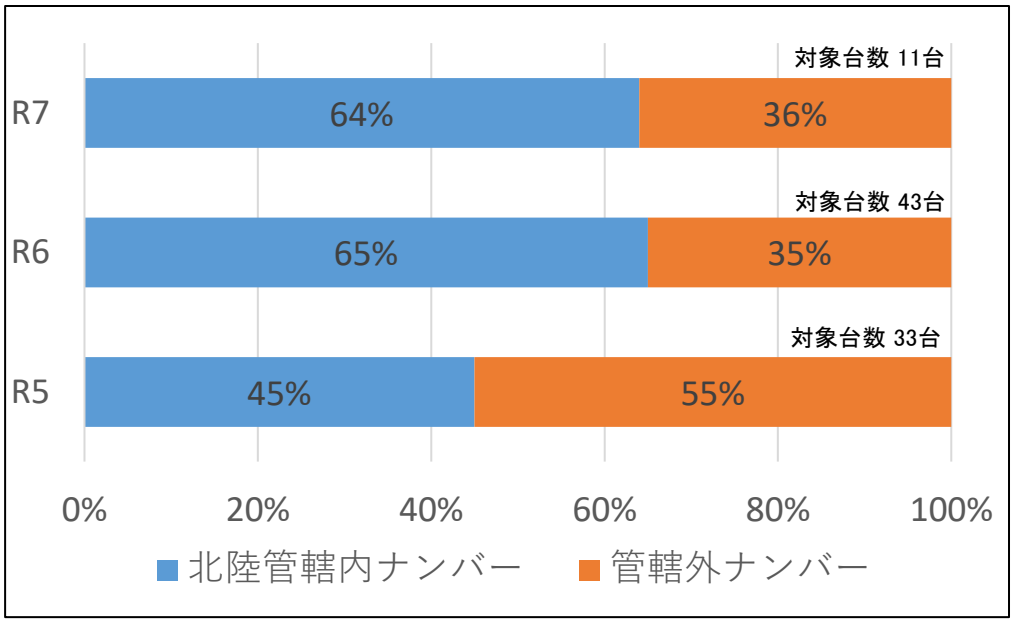
国道49号　阿賀町福取地先（R7.12.26）



※北陸地方整備局において、巡回等により確認した件数

国道17号　長岡市東川口地先（R7.11.18）

地域名別ナンバー比較～3ヵ年



走行不能車両の牽引状況



12/26　R18 妙高市二俣地先

【参考】通行不能車両のタイヤ状況

■スタッドレスタイヤであっても、経年で劣化や、チェーン装着の仕方（ダブルタイヤのシングル装着など）によってはスタックの原因となる

走行不要車両のタイヤの状況 ［タイヤ種別判明車両台数 11台］

オールシーズンタイヤ
（チェーン未装着）



R7.11.18　国道17号
長岡市東川口地先

スタッドレスタイヤ
（チェーン未装着）



R7.12.26 国道18号
妙高市大字坂口新田地先

タイヤ種別	台数	チェーン装着状況	台数
ノーマル	2	未装着	1
		装着	1
オールシーズン	1	未装着	1
スタッドレス	8	未装着	4
		装着不適	1
		装着	3
合計	11		11

※　冬用タイヤの未装着等により、道路上で走行不能となった事業用自動車の車両情報等については、道路局から物流・自動車局に情報提供される

【参考】立ち往生車両のタイヤ状況



積雪・凍結時の遵守法令

- 積雪又は凍結した路面では、冬用タイヤの装着等いわゆる防滑措置の義務が都道府県道路交通法施行細則又は道路交通規則(運転者の遵守事項)によって規定されています。(沖縄県を除く)
  違反行為は、反則金の適用となります。(大型:7千円、普通:6千円、自動二輪:6千円、原付車:5千円)

■ 都道府県道路交通法施行細則又は道路交通規則(抜粋)(2023年8月現在)

(新潟県:新潟県道路交通法施行細則　第12条第1号)

積雪又は凍結のため、すべるおそれのある道路において自動車又は原動機付自転車を運転するときは、次のいずれかに該当するすべり止めの措置を講ずること。

イ　前又は後の駆動輪のタイヤに鎖等を取り付けること。この場合において、他の車両をけん引するときは、被けん引車の最後軸輪にも鎖等を取り付けること。

ロ　全車輪に、すべり止めの性能を有する雪路用タイヤを取り付けること。

(富山県:富山県道路交通法施行細則　第17条第3号)

積雪又は凍結している道路において、車両(軽車両を除く。)を運転するときは、タイヤチェーン又は滑り止め用特殊タイヤを取りつけるなど、路面の状況に応じ有効な滑り止め装置を講ずること。ただし、タイヤチェーンについては、前車輪又は後車輪に取りつければ足りる。

(石川県:石川県道路交通法施行細則　第12条第1号)

積雪又は凍結している道路において、自動車又は原動機付自転車を運転するときは、雪道用タイヤ(滑り止め性能を有する雪道用タイヤで接地面の突出部が五十パーセント以上摩耗していないものに限る。)を全車輪に装着し、又はタイヤチェーン等を駆動輪(全ての車輪が駆動するものにあたっては、前軸輪又は後軸輪)及び被けん引車の最後部の軸輪に取り付けて滑り止めの措置を講ずること。

(長野県:長野県道路交通法施行細則　第14条第2号)

積雪又は凍結している道路において自動車(二輪のものを除く。)を運転するときは、タイヤ・チェーン又は防滑タイヤ(滑り止めの性能を有するタイヤをいう。以下この号において同じ。)を用いる等滑り止めの処置を講ずること。この場合、タイヤ・チェーンを用いるときは両側の後輪(前輪駆動により走行するものは前輪)、防滑タイヤを用いるときは全輪とすること。

2. 冬期道路交通確保に向けた取り組み（近年の雪害対応の経緯）

H26.2　国道20号
山梨県
400台滞留



H30.1　首都高速
中央環状線
10時間超の滞留



H30.2　国道8号
福井・石川県境
1,500台滞留



R2.12　関越道
月夜野～小出間
2,100台滞留



R4.12　国道8号・
国道17号　新潟県
1,800台滞留



R5.1　新名神高速
草津～菰野間
65kmの滞留



R6.1　名神高速
関ヶ原IC付近
1,200台の滞留



H26　H27　H28　H29　H30　H31　R2　R3　R4　R5　R6

H26.11
災害対策基本法　改正

大規模地震や大雪等の
災害時の放置車両対策の強化

- 「車両移動に関する運用の手引き」：道路管理者による立往生車両の移動が可能
- 異例の降雪に対する国土交通省対策本部の設置

H30.5
大雪時の道路交通確保対策中間とりまとめ

道路ネットワーク全体として大規模な
車両滞留の抑制と通行止め時間の最小化

- チェーン規制の運用
  通行止めとなる状況においてタイチェーン装着車のみ通行可能とする
- 予防的通行規制区間の設定
  大雪時に立ち往生しやすい場所を選定し、集中的・効率的に優先して除雪

R3.3
中間とりまとめ　改定

人命を最優先に、幹線道路上の
大規模な車両滞留を徹底的に回避

- 広範囲での通行止め、高速道路と並行する国道等の同時通行止め
- 躊躇ない通行止めを可能にするタイムライン作成
- 情報連絡本部等を活用した気象に関する情報の共有
- リスク箇所へのCCTVカメラ設置による監視体制強化

2. 冬期道路交通確保に向けた取り組み



Ⅰ 冬期の道路交通を取り巻く環境

○近年、24時間降雪量の増大、積雪深さの観測史上最大の更新など、雪の少ない地域も含め、短期間の集中的な大雪※が局所的に発生
※：大規模な車両滞留や長時間の通行止めを引き起こす恐れのある大雪

○道路ネットワークの整備が進む中で、車社会の進展、輸送の小口多頻度化等により、国民生活や企業活動の道路交通への依存が高まっている一方、幹線道路上の大規模な車両の滞留は、社会経済活動のみならず、人命にも影響を及ぼすおそれ

○短期間の集中的な大雪時に、通常時と比べて自動車の利用台数に変化が見られたケースも存在

⇨ 冬期の道路交通を取り巻く環境にも変化の兆し（鉄道の計画運休の社会への浸透も参考に、道路の通行止めに対しても理解を促進）

Ⅱ 大雪時の道路交通確保に向けたこれまでの取り組み

1. 繰り返し発生する大規模な車両滞留

○短期間の集中的な大雪時に大規模な車両の滞留が繰り返し発生、解消までに数日間を要するケースもある

○高速道路と、並行する国道等を交互に通行止めし、交通を確保する観点から通行止めを躊躇した結果、大規模な車両滞留につながったケースもあった

2. 道路管理者等によるこれまでの主な取り組み

○異例の降雪が予想される場合、「大雪に関する緊急発表」を行うなど道路利用者に注意喚起を実施

○関係機関の連携強化を図るため、地域単位で「情報連絡本部」を設置

○予防的通行規制区間の設定、除雪体制の応援等を実施

○平成26年の災害対策基本法改正に基づき、道路管理者による立ち往生車両・放置車両等の移動が可能

⇨ これらの取り組みを実施している一方で、大規模な車両滞留や長時間の通行止めが繰り返し発生している

Ⅲ 大雪時の道路交通確保に対する考え方の転換

これまでの考え方

短期間の集中的な大雪時は、「自らが管理する道路を出来るだけ通行止めにしないこと」や「高速道路と並行する国道等を交互に通行止めし、道路ネットワークを確保すること」を目標として対応

今後の考え方

「人命を最優先に、幹線道路上で大規模な車両滞留を徹底的に回避すること」を基本的な考え方として対応

Ⅳ 大雪時の道路交通確保に向けた取り組みの強化

1. 道路管理者等の取り組み

(1) ソフト的対応

○タイムライン（段階的な行動計画）の作成
- 関係機関と連携し躊躇なく通行止めを実施・合同訓練実施
- 気象予測精度向上

○除雪体制の強化
- 地域に応じた体制強化・道路管理者間の相互支援などの構築

○除雪作業を担う地域建設業の確保
- 契約方法の改善　・予定価格の適正な設定等

○除雪作業への協力体制の構築
- 道路協力団体等地域や民間団体が参加できる仕組み等

○チェーン等の装着の徹底
- 短期間の集中的な大雪の場合は、チェーン規制によらず躊躇なく通行止めを実施

○短期間の集中的な大雪時の行動変容
- 出控え等の要請と社会全体のコンセンサス
- 通行止め予測等の繰り返しの呼びかけ、対象の拡大、内容の具体化

○短期間の集中的な大雪時の計画的・集中除雪の実施
- 広範囲での通行止め、高速道路と並行する国道等の同時通行止めと集中除雪による物流等の途絶の回避
- リスク箇所の事前把握と監視強化

○立ち往生車両が発生した場合の迅速な対応
- 滞留状況を正確に把握するための体制確保
- 躊躇ない通行止めの実効性を高めるためのメルクマール、トリガーをタイムラインに位置づけ
- 滞留車両への物資や情報等の適切な提供
- 地方整備局等が主体となった乗員保護

(2) ハード的対応

○基幹的な道路ネットワークの強化
- 地域の実情に応じて、高速道路の暫定2車線区間や主要国道の4車線化、付加車線等を通じ、大雪の観点からもネットワークを強化

○スポット対策、車両待機スペースの確保
- カメラ増設、ロードヒーティング等の消融雪設備の整備
- 中央分離帯開口部やUターン路の整備　等

2. 道路利用者や地域住民等の社会全体の取り組み

○短期間の集中的な大雪時の行動変容（利用抑制・迂回）
- 通行止めの必要性やジャストインタイムの限界への理解の促進

○冬道を走行する際の準備
- チェーン等の装備の備え

3. より効率的・効果的な対策に向けて

○関係機関の連携の強化　○情報収集・提供の工夫　○新技術の積極的な活用

図：大雪時の道路交通確保対策中間とりまとめ　概要（令和3年2月）　冬期道路交通確保対策検討委員会

2. 冬期道路交通確保に向けた取り組み（広報）

短期間の
集中的な
大雪時の
行動変容

早期の雪道への備え

- 早期の冬用タイヤへの交換呼びかけ
- 大規模車両滞留の発生タイミングの周知
- タイヤの使用期限についてお知らせ



図：冬期啓発ポスター

2. 冬期道路交通確保に向けた取り組み（広報）

短期間の
集中的な
大雪時の
行動変容

出控え要請

- 大雪時の「出控え」など協力要請
- 雪道のもしもの備えを呼びかけ



図：冬期啓発ポスター

2. 冬期道路交通確保に向けた取り組み（広報）

短期間の集中的な大雪時の行動変容

出控え要請

■ 大雪時には、「緊急発表」を行うとともに、「共同会見」を実施し大雪リスクや出控えを広報

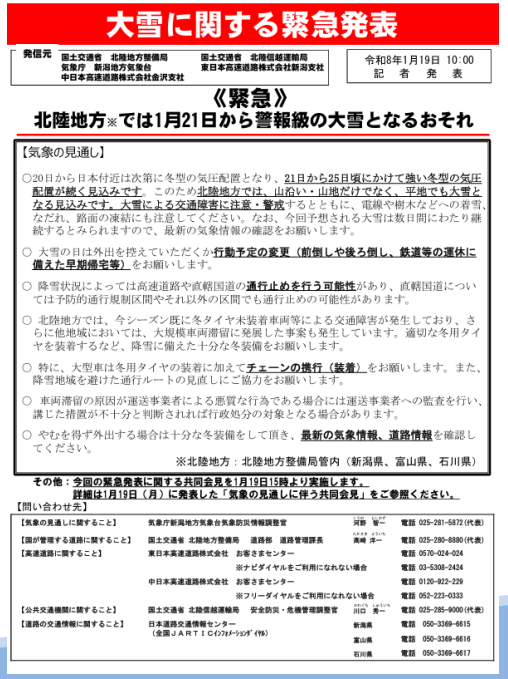


写：緊急発表共同会見（R８．１．19）

■ 大雪時の行動変容について、運輸事業者団体や荷主団体に説明するとともに理解・協力を依頼



写：新潟県トラック協会への依頼



大雪に関する緊急発表

発信元：国土交通省 北陸地方整備局 気象庁 新潟地方気象台 中日本高速道路株式会社金沢支社 / 国土交通省 北陸信越運輸局 東日本高速道路株式会社新潟支社

令和8年1月19日 10:00 記者発表

《緊急》

北陸地方※では1月21日から警報級の大雪となるおそれ

【気象の見通し】

○20日から日本付近は次第に冬型の気圧配置となり、21日から25日頃にかけて強い冬型の気圧配置が続く見込みです。このため北陸地方では、山沿い・山地だけでなく、平地でも大雪となる見込みです。大雪による交通障害に注意・警戒するとともに、電線や樹木などへの着雪、なだれ、路面の凍結にも注意してください。なお、今回予想される大雪は数日間にわたり継続するとみられますので、最新の気象情報の確認をお願いします。

○ 大雪の日は外出を控えていただくか行動予定の変更（前倒しや後ろ倒し、鉄道等の運休に備えた早期帰宅等）をお願いします。

○ 降雪状況によっては高速道路や直轄国道の通行止めを行う可能性があり、直轄国道については予防的通行規制区間やそれ以外の区間でも通行止めの可能性があります。

○ 北陸地方では、今シーズン既に冬タイヤ未装着車両等による交通障害が発生しており、さらに他地域においては、大規模車両滞留に発展した事案も発生しています。適切な冬用タイヤを装着するなど、降雪に備えた十分な冬装備をお願いします。

○ 特に、大型車は冬用タイヤの装着に加えてチェーンの携行（装着）をお願いします。また、降雪地域を避けた通行ルートの見直しにご協力をお願いします。

○ 車両滞留の原因が運送事業者による悪質な行為である場合には運送事業者への監査を行い、講じた措置が不十分と判断されれば行政処分の対象となる場合があります。

○ やむを得ず外出する場合は十分な冬装備をして頂き、最新の気象情報、道路情報を確認してください。

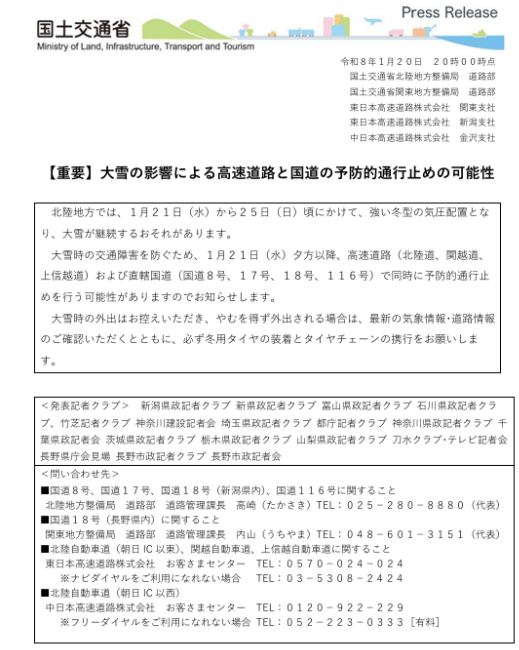
※北陸地方：北陸地方整備局管内（新潟県、富山県、石川県）

その他：今回の緊急発表に関する共同会見を1月19日15時より実施します。詳細は1月19日（月）に発表した「気象の見通しに伴う共同会見」をご参照ください。

【問い合わせ先】

【気象の見通しに関すること】	気象庁新潟地方気象台気象防災情報調整官	河野 智一	電話 025-281-5872（代表）
【国が管理する道路に関すること】	国土交通省 北陸地方整備局 道路部 道路管理課長	高崎 洋一	電話 025-280-8880（代表）
【高速道路に関すること】	東日本高速道路株式会社 お客さまセンター		電話 0570-024-024
		※ナビダイヤルをご利用にならない場合	電話 03-5308-2424
	中日本高速道路株式会社 お客さまセンター		電話 0120-922-229
		※フリーダイヤルをご利用にならない場合	電話 052-223-0333
【公共交通機関に関すること】	国土交通省 北陸信越運輸局 安全防災・危機管理調整官	川口 芳一	電話 025-285-9000（代表）
【道路の交通情報に関すること】	日本道路交通情報センター（全国ＪＡＲＴＩＣのフォーシング（代表））	新潟県	電話 050-3369-6615
		富山県	電話 050-3369-6616
		石川県	電話 050-3369-6617

図：R８．１．19大雪に関する緊急発表



国土交通省 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism　Press Release

令和８年１月２０日　２０時００時点
国土交通省北陸地方整備局　道路部
国土交通省関東地方整備局　道路部
東日本高速道路株式会社　関東支社
東日本高速道路株式会社　新潟支社
中日本高速道路株式会社　金沢支社

【重要】大雪の影響による高速道路と国道の予防的通行止めの可能性

北陸地方では、１月２１日（水）から２５日（日）頃にかけて、強い冬型の気圧配置となり、大雪が継続するおそれがあります。

大雪時の交通障害を防ぐため、１月２１日（水）夕方以降、高速道路（北陸道、関越道、上信越道）および直轄国道（国道８号、１７号、１８号、１１６号）で同時に予防的通行止めを行う可能性がありますのでお知らせします。

大雪時の外出はお控えいただき、やむを得ず外出される場合は、最新の気象情報・道路情報のご確認いただくとともに、必ず冬用タイヤの装着とタイヤチェーンの携行をお願いします。

＜発表記者クラブ＞　新潟県政記者クラブ 新潟政記者クラブ 富山県政記者クラブ 石川県政記者クラブ、竹芝記者クラブ 神奈川建設記者会 埼玉県政記者クラブ 都庁記者クラブ 神奈川県政記者クラブ 千葉県政記者会 茨城県政記者クラブ 栃木県政記者クラブ 山梨県政記者クラブ 刀水クラブ・テレビ記者会 長野県庁会見場 長野市政記者クラブ 長野市政記者会

＜問い合わせ先＞

■国道８号、国道１７号、国道１８号（新潟県内）、国道１１６号に関すること
北陸地方整備局　道路部　道路管理課長　高崎（たかさき）TEL：０２５－２８０－８８８０（代表）
■国道１８号（長野県内）に関すること
関東地方整備局　道路部　道路管理課長　内山（うちやま）TEL：０４８－６０１－３１５１（代表）
■北陸自動車道（朝日 IC 以東）、関越自動車道、上信越自動車道に関すること
東日本高速道路株式会社　お客さまセンター　TEL：０５７０－０２４－０２４
※ナビダイヤルをご利用にならない場合　TEL：０３－５３０８－２４２４
■北陸自動車道（朝日 IC 以西）
中日本高速道路株式会社　お客さまセンター　TEL：０１２０－９２２－２２９
※フリーダイヤルをご利用にならない場合 TEL：０５２－２２３－０３３３［有料］

図：R８．１．20通行止めの可能性

2. 冬期道路交通確保に向けた取り組み（広報）

短期間の集中的な大雪時の行動変容

リアルタイムな情報発信

■ SNSによる道路状況のリアルタイム発信





定時配信 → 気象の急変 → 路面状況悪化 → 立ち往生発生 → 大雪警報等 → 通行規制

図：ＳＮＳによる情報発信

2. 冬期道路交通確保に向けた取り組み（ソフト対策）

短期間の
集中的な
大雪時の
行動変容

チェーン装着指導



写：チェーン装着指導状況（神立除雪ＳＴ）

■ 降雪や路面状況等から登坂不能車両の発生やこれに伴う車両滞留が想定される場合、速やかなチェーン装着指導を実施



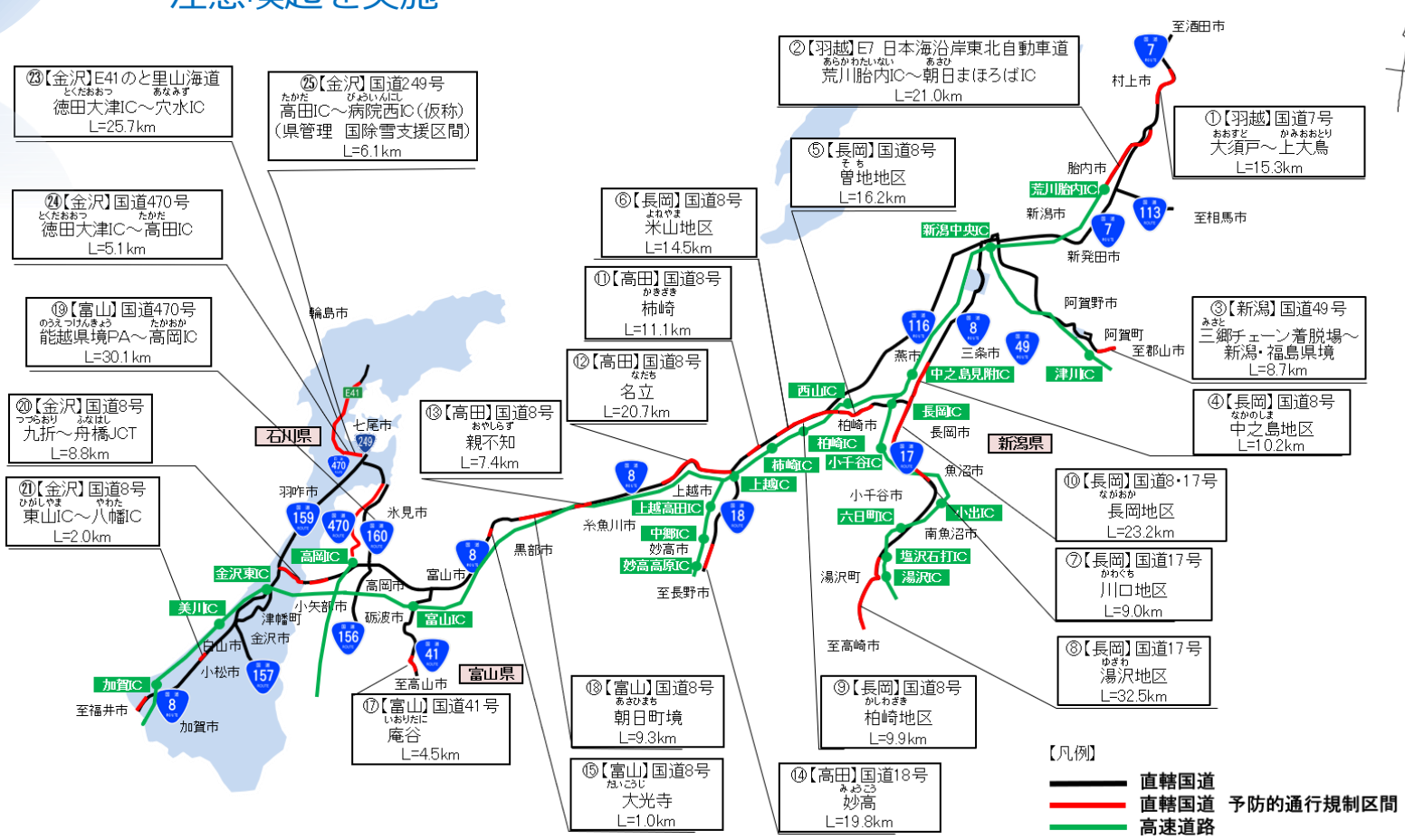
写：チェーン装着指導状況（江口道路ＳＴ）

2. 冬期道路交通確保に向けた取り組み（ハード・ソフト対策）

大雪時の計画的集中除雪の実施

予防的通行規制区間

- 道路構造等に起因してスタックが発生しやすい区間を指定し、大雪時は通行止めによる集中除雪を実施し、大規模な車両滞留を防止
- 繰り返し広報を行うことにより、タイヤチェーンの早期装着などドライバーへの注意喚起を実施



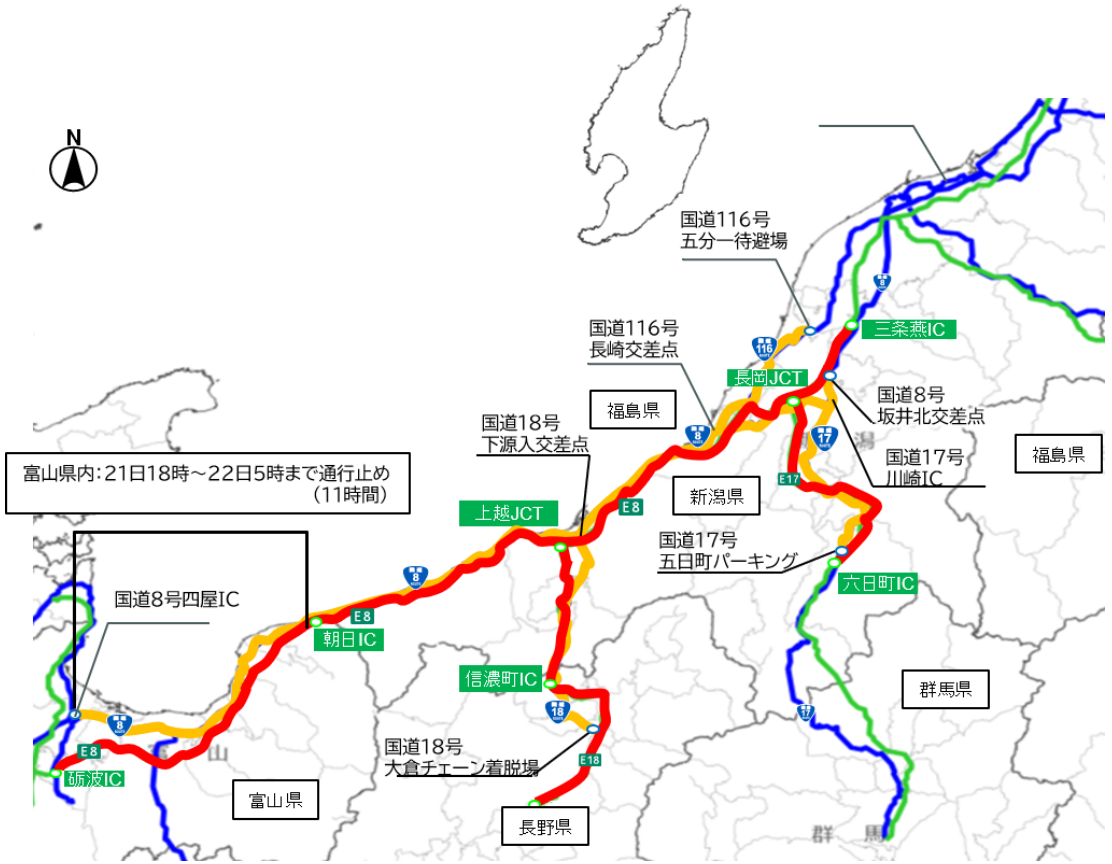
図：予防的通行規制区間一覧

2. 冬期道路交通確保に向けた取り組み（ハード・ソフト対策）

大雪時の計画的集中除雪の実施

躊躇無い通行止めとその後の集中除雪

- 広範囲で大雪が予想される場合は、躊躇なく高速道路と並行する国道を広域で通行規制し、強降雪地域への流入車両を抑制
- 通行止め後の集中除雪により、早期の交通確保を図る



図：令和８年１月２１日の通行規制

<中越・上越・富山県の広範囲で高速道路と並行する直轄国道で同時通行止め>

2. 冬期道路交通確保に向けた取り組み（ハード・ソフト対策）

スポット
対策・待機
スペース
確保

チェーン着脱場・待機所

■ 予防的通行規制区間や急勾配区間前後にチェーン着脱場や待機所を整備



写：道の駅あらい



写：道の駅あらい（屋根付き駐車施設）



写：道の駅あらい（屋根付き駐車施設）

2. 冬期道路交通確保に向けた取り組み（ハード・ソフト対策）

除雪体制
の強化

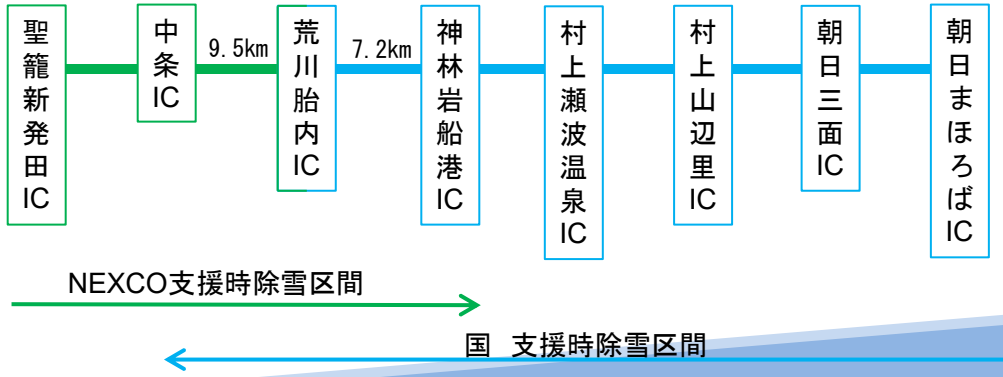
高速道路と直轄国道の相互除雪

■ 高速道路と並行国道の同時通行止めによる集中除雪に加え、必要に応じて相互の除雪支援を実施することにより交通の早期安定化を実施

大雪により早期の交通解放が難しい場合、相互の管理区間を除雪する体制構築



＜相互支援区間概要図＞



図：相互除雪イメージ

2. 冬期道路交通確保に向けた取り組み（ハード・ソフト対策）

立ち往生
車両が
発生した
場合の
迅速な対応

乗員保護活動

■ 地方整備局を中心に関係自治体・団体と協力し、大規模な車両滞留が発生した場合は、安否確認や食料配布、宿泊地への移送等の乗員保護活動を実施



写：乗員保護活動状況

2. 冬期道路交通確保に向けた取り組み（ハード・ソフト対策）

立ち往生
車両が
発生した
場合の
迅速な対応

災害対策基本法に基づく車両移動

- タイヤチェーン不携行や車両構造の未把握、個別事由による移動拒否などにより、緊急通行車両の通行の妨害となり災害応急対策の実施に著しい支障が生じるおそれのある場合は、災害対策基本法に基づく区間指定を行い、当該車両を道路外の場所へ移動





写：長時間にわたる立ち往生

2. 冬期道路交通確保に向けた取り組み（ハード・ソフト対策）

お出かけ前には道路情報をご確認ください。





▲アプリ画面イメージ

iPhone版

App Store からダウンロード

登録簡単！ご利用無料！

24時間 情報配信！

今すぐ無料ダウンロード！

Android版

Google Play で手に入れよう

高速道路における降雪・積雪時の災害事例とその対応について

令和8年11月19日

NEXCO東日本　新潟支社

あなたに、ベスト・ウェイ。

NEXCO 東日本

１　令和７年度シーズンの降雪状況

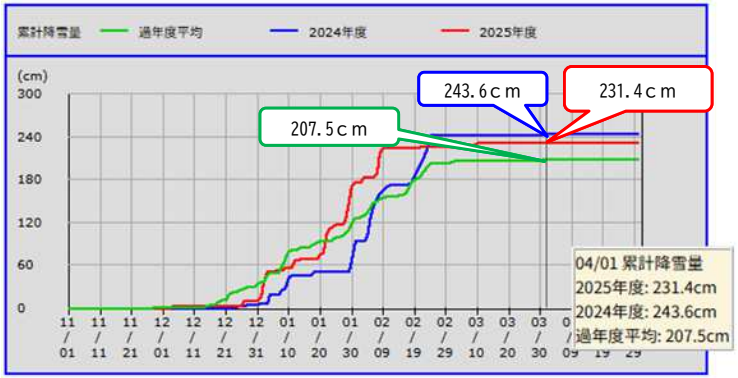
令和７年度シーズンの新潟支社管内気象状況等

累計降雪量は、昨年度平均と比べ、0.86倍
過年度平均と比べ、0.97倍
例年と比較すると降雪量は減っているが、1月～2月中旬にかけては、例年よりも降雪量が多かった（約2倍）地点が多数有り（糸魚川IC・中郷IC・中之島見附IC・津川IC・六日町IC）

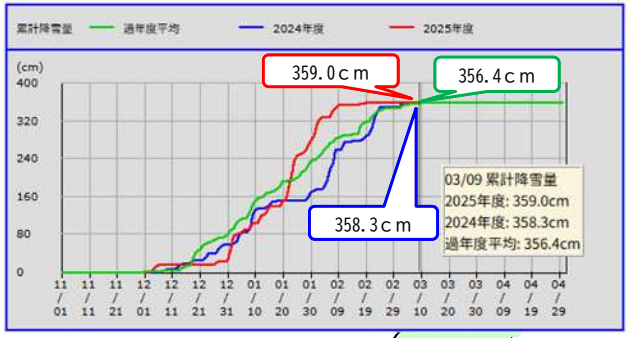
過年度平均
R6年度
R7年度

※過年度とは、R2～R6を指す

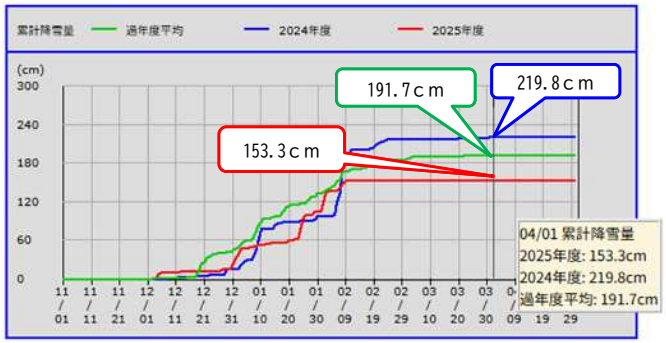
北陸道　糸魚川ＩＣ　累計231.4ｃｍ

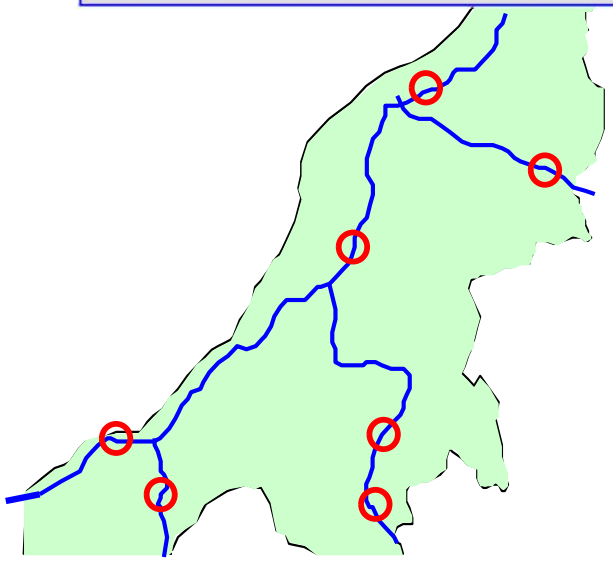


北陸道　中之島見附ＩＣ　累計359.0ｃｍ

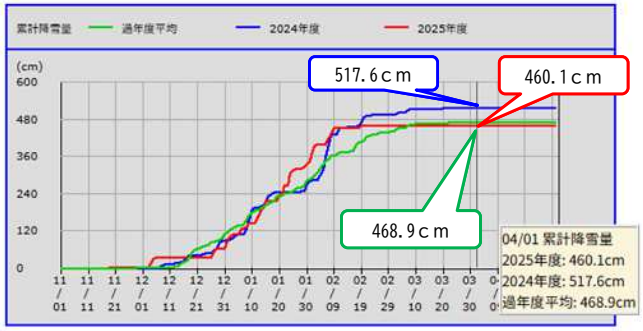


日東道　新潟亀田ＩＣ　累計153.3ｃｍ

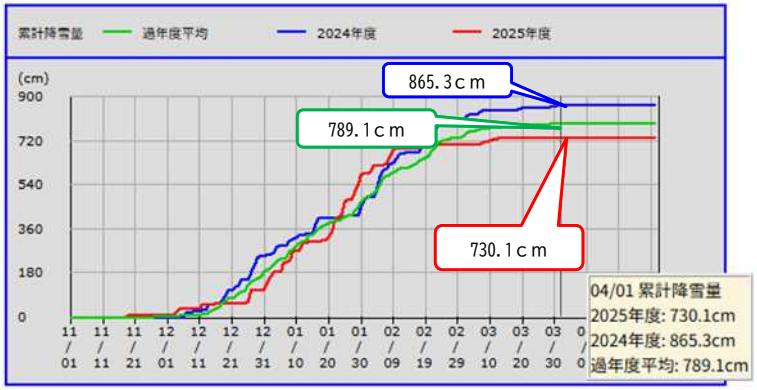




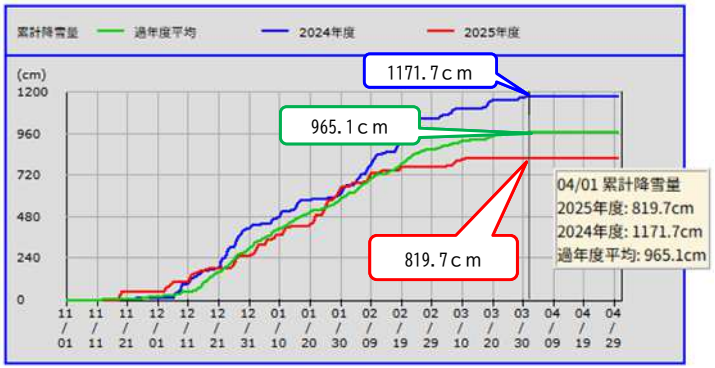
磐越道　津川ＩＣ　累計460.1ｃｍ



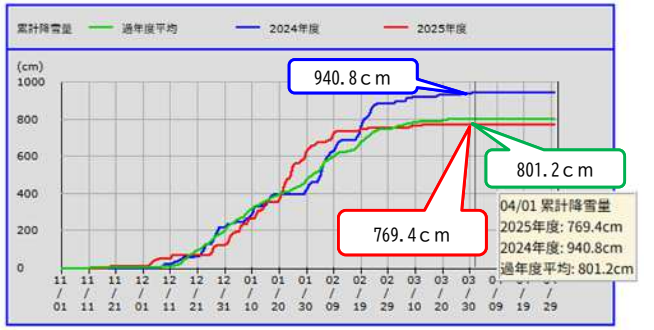
上信越道　中郷ＩＣ　累計730.1ｃｍ



関越道　土樽ＰＡ　累計819.7ｃｍ



関越道　六日町ＩＣ　累計769.4ｃｍ



２　高速道路における豪雪事例

2-1　高速道路における豪雪事例
～ 令和2年度の豪雪（関越大規模滞留･北陸長期通行止）～

①　湯沢管内大規模車両滞留事案　⇒　2020.12.16~19

・アメダス湯沢の**24時間（113cm)及び48時間(144cm)降雪が過去最高を更新**

・関越道塩沢石打IC～小出IC㊦で約1750台、湯沢IC～月夜野IC㊦で約350台の計**約2100台が2日間に渡る大規模な車両滞留が発生**

・**自衛隊も要請**し最終車両排除は12/18　22:15⇒通行止解除は12/19　21:30






②　上越管内長時間通行止事案　⇒　2021.1.7~13

・冬型気圧と**JPCZ(日本海寒帯気団収束帯)**に見舞われ、**上越高田ICの72時間降雪量(187cm)が過去最高を大幅に更新**

・車両滞留は通行止め端末ICとなった上越ICと柿崎ICの出口から本線までの約100台、約3時間で解消

・本線通行止最長時間が上信越道の上越JCT～上越高田ICの約5日間
(1/8　15:55～1/13　23:45の127時間50分)






2-1　新潟県内における豪雪事例

～ 令和2年度の豪雪（関越大規模滞留･北陸長期通行止）時の気象概況 ～

気象概況

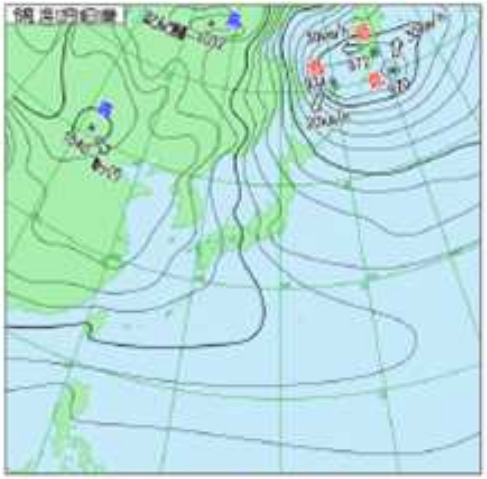
令和2年12月15日から17日にかけて、最も強い寒気が南下し、冬型の気圧配置が強まった。
新潟県中越地方山間部や、群馬県北部を中心にまとまった降雪となり、湯沢町では24時間降雪量、48時間降雪量が観測史上1位を記録する大雪となった。

アメダス湯沢における24時間降雪量（cm）の歴代記録

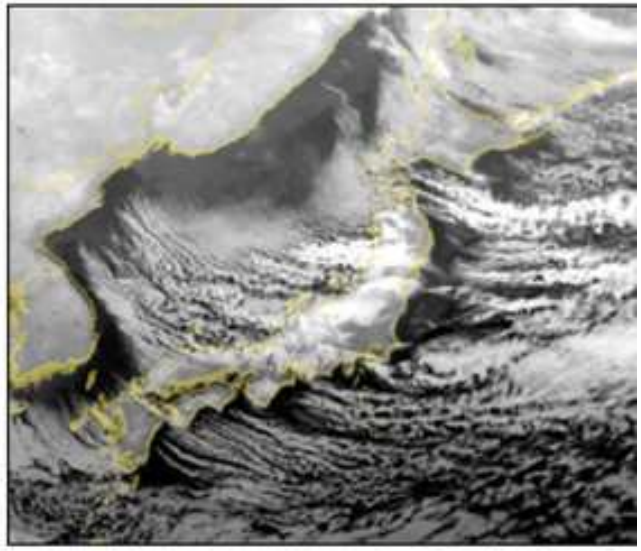
➢ 観測期間：1982年11月10日～2020年12月16日

歴代順位	観測日時	24時間降雪量
1	2020/12/15 4:00～12/16 4:00	113cm
2	2000/12/25 16:00～12/26 16:00	101cm
3	2014/12/14 1:00～12/15 1:00	96cm
4	2005/12/12 21:00～12/13 21:00	94cm
5	1985/3/30 9:00～3/31 9:00	92cm
6	1988/1/9 8:00～1/10 8:00	89cm
7	2017/12/26 16:00～12/27 16:00	88cm
8	1987/1/4 7:00～1/5 7:00	85cm
8	1996/1/30 9:00～1/31 9:00	85cm
8	2009/12/31 11:00～1/1 11:00	85cm

観測史上1位を記録



実況天気図（16日21時）



雲の様子（16日21時）

2-1　新潟県内における豪雪事例

～ 令和2年度の豪雪（関越大規模滞留･北陸長期通行止）現場状況写真 ～

12/17夜間　現場状況写真













2-1　新潟県内における豪雪事例

～ 令和2年度の豪雪（関越大規模滞留･北陸長期通行止）現場状況写真 ～

12/18朝方　現場状況写真











2-2　関越道　集中降雪対応検討会

R3年度からの大雪時の対応方針

乗員の人命を最優先に、大規模な車両滞留を徹底的に回避する対策を実施する。

○県内冬期道路ネットワークの確保に向け、国や県等との相互連携を図り、保有する除雪体制がしっかり発揮できるように準備するとともに、

○5つの力(対応力・情報力・予防力・予測力・基盤力)を強化することで、高速道路の通行確保に集中的に取り組む。

※R2年度関越道大規模車両滞留などを踏まえ、国の「大雪時の道路交通確保対策中間とりまとめ」の改訂(R3.3)や、北陸地方整備局・北陸信越運輸局・新潟県及びNEXCO東日本の「関越道集中降雪による対応検討会中間とりまとめ」の提言(R3.3)に基づく方針として定めたもの。

3　冬季交通確保に向けた対応

3-1　昨今の情勢変化

・「気象の極端化」が顕在化しており、「長期的に徐々に降り積もる雪」 から近年は、「短期集中的な降雪」 に変化

・短期間の集中的な大雪時においては、従来の**除雪作業主体の対応では、交通確保を適切に行うことが困難**となってきている。

▼

・**除雪体制や関係機関（国、自治体、警察、自衛隊など）との連携の強化**を図るとともに**行動変容に繋がる効果的な広報**を通じ、高速道路を利用される**お客さまの協力**をいただきながら雪氷対応を行っていく必要性が高まっている。

3-2 冬期の道路交通確保の取り組み（基本方針）

基本方針 **人命を最優先**に、幹線道路上での**大規模な車両滞留**を**徹底的に回避**



大雪時の主な対応

- 立ち往生等を防ぐために、広域的な**予防的通行止め**や**国道との同時通行止め**を実施
- 通行止め可能性区間のお知らせは３日前、**予防的通行止めの実施可能性の呼びかけは１日前**までに実施
- **作業状況**や**通行止め解除見込み**をお知らせ

お客さま・報道機関へ**積極的に情報を発信**

3-2 冬期の道路交通確保の取り組み（国道と高速道路の同時通行止め）

・人命を最優先に、幹線道路上での大規模な**車両滞留を徹底的に回避**。

・北陸地方整備局等の関係機関と緊密に連携した上で、**高速道路と直轄国道の同時通行止め**を実施。

同時・予防的通行止めに関する広報実施（R8.1.21(水)-20時開始）

- [①]3日前　1/16(金)-15時
  - 通行止め**可能性**の呼びかけ
  - **行動変容**のお願い
- [②]1日前　1/20(火)-20時
  - 通行止め**可能性**がある
  - **区間・日時**のお知らせ
- [③]当日日中　1/21(水)-11時
  - 通行止め**可能性**がある
  - **区間・日時**のお知らせ（区間等更新）
- [④]3時間前　1/21(水)-15時
  - 通行止め**実施予定**の
  - **区間・日時**のお知らせ（区間等更新）
- [⑤]1時間前　1/21(水)-19時
  - 通行止めを**実施する**
  - **区間・日時**のお知らせ
- 実　施　1/21(水)-20時



令和7年度同時通行止め実績（9回）

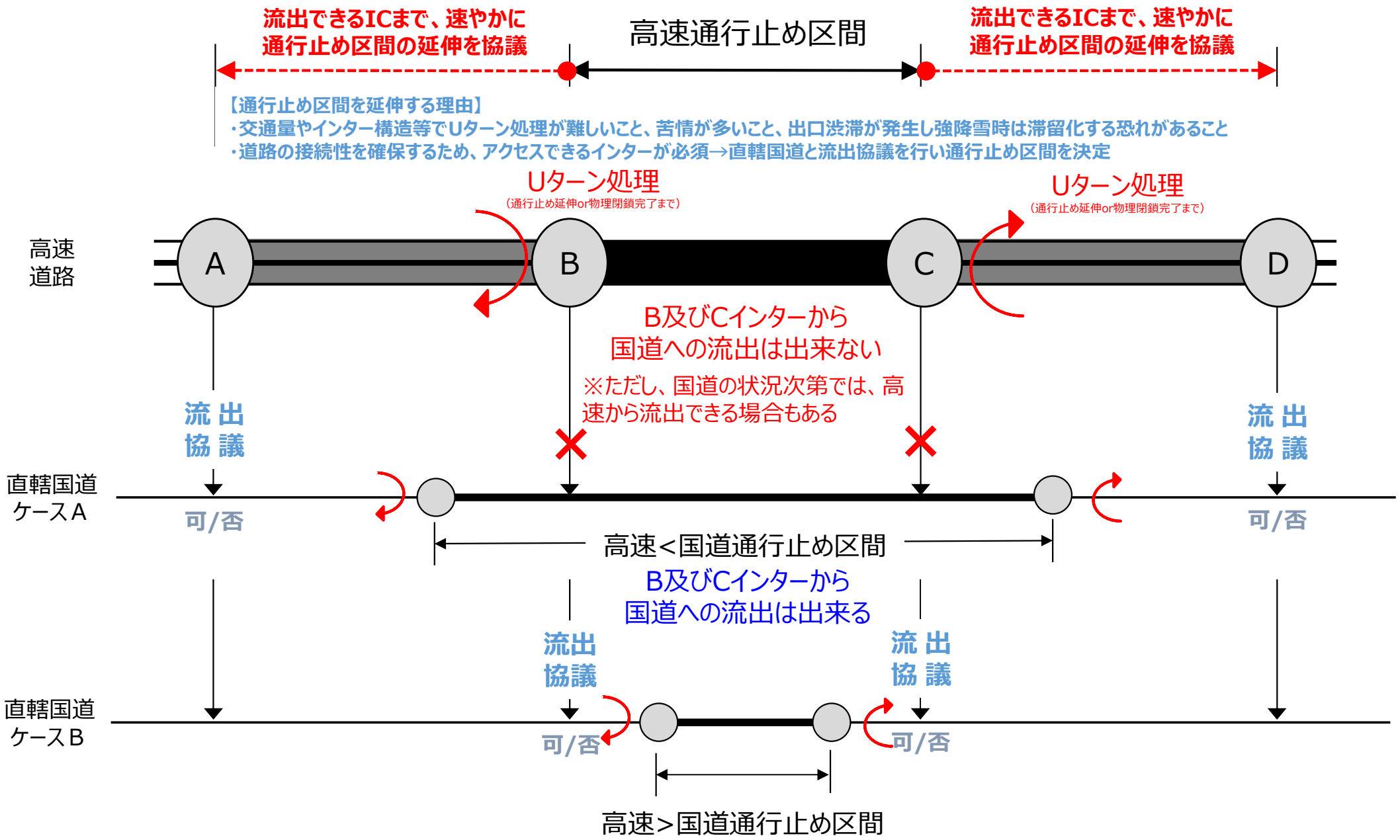
※令和5年度実績（2回）、令和6年度実績（8回）

■**最大**同時通行止め区間　1月21日(水)20時00分～22日5時（9時間00分）

✓ 管理延長の約6割を通行止め（通行止め延長262km／管理延長440km）



【参考】国道と高速道路の同時通行止め実施について



４　情報提供に関する取り組みについて

4-1　情報発信

■一般・レジャー向け素材



①準備した？冬用タイヤ



②チェックしよう冬道運転



③予防的通行止め　理解促進



④予防的通行止め　出控え

■運行管理者向け素材



⑤運輸業者　大雪予防時は運行計画の変更を



⑥その他事業者　大雪予防時は納品日の変更を

■出控え素材（差替用）





■スケジュール

令和8年10月末現在の予定であり、今後変更となる場合がある。

媒体	エリア	令和8年11月	12月	令和9年1月	2月
一般向け広報 テレビCM	新潟	①②11/6～11/30	②③④12/1～12/21	③④12/22～2/28	強化期間　③④1/18～2/13
	関東		①②12/1～12/7		
一般向け広報 ラジオCM	新潟	②③④11/21～3/15			
	関東		①②12/7～12/21	①②③④12/22～3/15	
レジャー向け広報※ YouTube	新潟	②③④11/21～12/21		③④12/22～3/15	
	関東	①②③④11/21～3/15			
運行管理者向け広報 JARTIC・ADMATRIX・RED	共通	⑤⑥11/21～3/15			

※レジャー向け広報は、YouTubeの他に、バナー広告およびWEB広告（X広告・WNI・ﾁｬｯﾄGPT）を実施
ADMATRIX…運送会社や荷主会社のIPアドレスを特定し、そのIPアドレスのPCを使用する社員に対して、閲覧するWEBサイトにバナーを掲載
RED…ADMATRIXと類似した企業ターゲティング手法を用いる媒体であり、保有する企業リストの違いを活かし、より多くの運送会社や荷主会社へ訴求

4-1　情報発信

Xによる投稿から引用（新潟）

【新潟県内の高速道路状況】
新潟県と長野県北部の広い範囲で断続的に雪が降っています。本日24日（土）夜間においても強雪の予報が出ています。
高速道路を走行されるお客さまは、十分にご注意の上、速度を控えてお気をつけてご走行ください。




雪堤（せってい）除去作業にご協力をお願いします🚙
路面に雪がない状況でも、路肩や中央分離帯に積もった雪を取り除くための作業を行っています。特に気温の高い日は、雪が崩れないように慎重に作業を行っています。
ご迷惑をおかけいたしますが、ご理解とご協力をお願いいたします。



【集中除雪の状況 関越道通行止め】
2月9日7:00現在、大雪による集中除雪のため、関越道において通行止めを実施しています。現在も断続的に雪が降り続いており、通行止め解除には、もうしばらく時間を要する見込みです。詳しくはこちら




【除雪作業時の追越はお止めください】
除雪作業中の安全対策のため、北陸道の一部区間で、除雪車両からセーフティラインを表示しています。セーフティラインを超えての走行や、除雪車両を追い越しての走行は絶対にお止めください。
除雪作業へのご理解とご協力のほど、宜しくお願いします





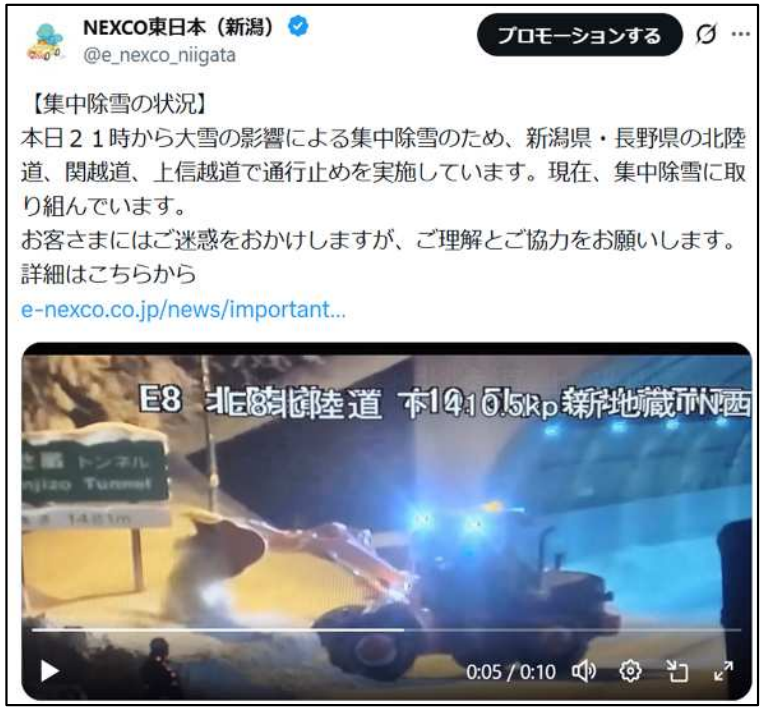
4-1　情報発信

・SNSを用いて「**現場対応状況の発信・解除見込みの情報提供・各種啓発**」広報を引き続き積極的に実施。

・今年度より、新潟商工会の協力のもと、**各会員企業向けのメルマガ等により、当社LINE、Xの周知を依頼**。

■ 集中除雪状況の周知

投稿日：令和8年1月25日



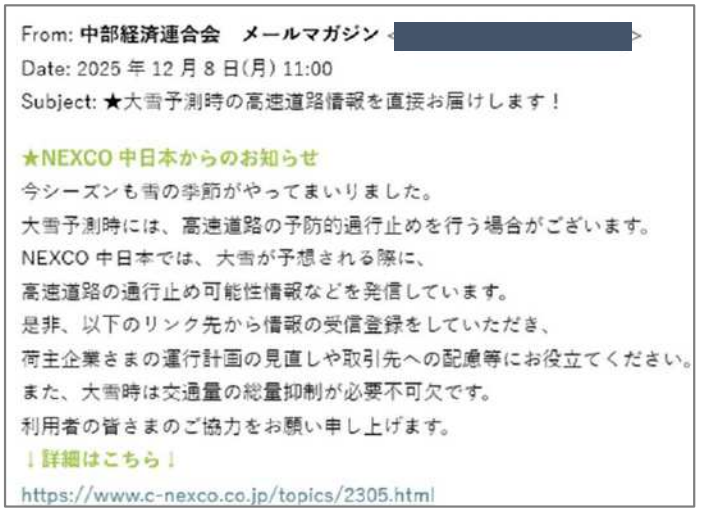
79 リポスト　419 いいね　5.1 万回表示

■ランプ付近の駐停車に対する啓発

除雪の妨げになることを周知



■商工会メルマガでの配信イメージ





4-2　情報提供

高速道路を利用する際は、情報板を確認

料金所手前の一般道や料金所入口、高速道路本線で通行止めや規制などの情報を提供しています。



インターチェンジ入口情報板

情報板は現時点の道路・交通情報を的確にお知らせしています。降雪や吹雪等により高速道路が通行止めとなった場合には、一般道へ迂回してください。



本線情報板

本線上のインターチェンジ手前にあり、そこから先の道路・交通情報を表示。通行止めで「ここで出よ！」という表示がされている場合は、必ずそのインターチェンジで流出してください。例えば、その先で車が動けなくなっているため通り抜けられない等、高速道路から出るのに何時間もかかってしまう場合もあります。



料金所情報板

料金所入口ブースにあります。道路・交通情報をここでもう一度再確認しましょう。

4-2　情報提供

○通行止め解除見込み時間をSNSで配信

Xでの配信

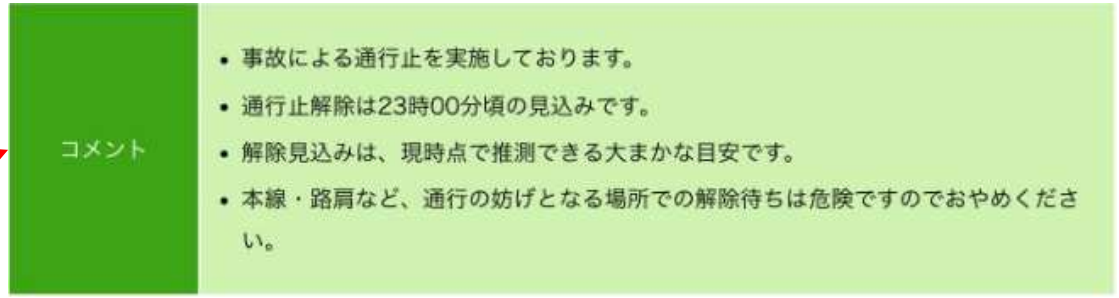


LINEでの配信



ドライブトラフィックでの更新





4-2　情報提供

○情報提供ツールの紹介

● 最新の交通情報やライブカメラは

ドラとら ドライブトラフィック

を確認！



スライダーバーを操作することで
3時間まで画像を遡ることが可能



● 高速各社からの緊急のお知らせは

高速道路影響情報サイトを確認！



各社の"緊急のお知らせ"へリンク



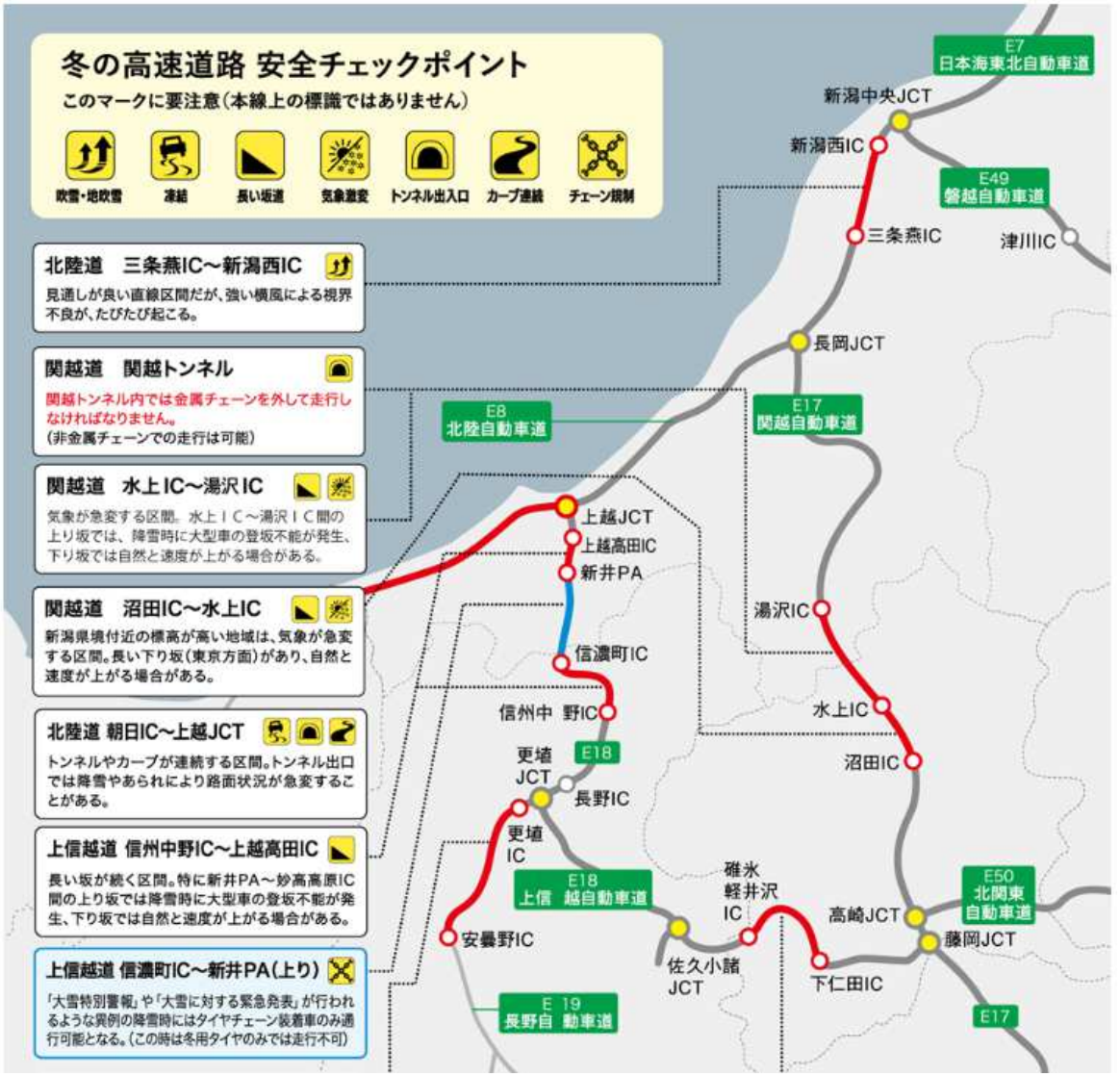
4-2　情報提供

【冬道運転のお役立ち情報】

・マンモシ博士 冬の高速道路ガイド

https://www.driveplaza.com/special/manmoshi/





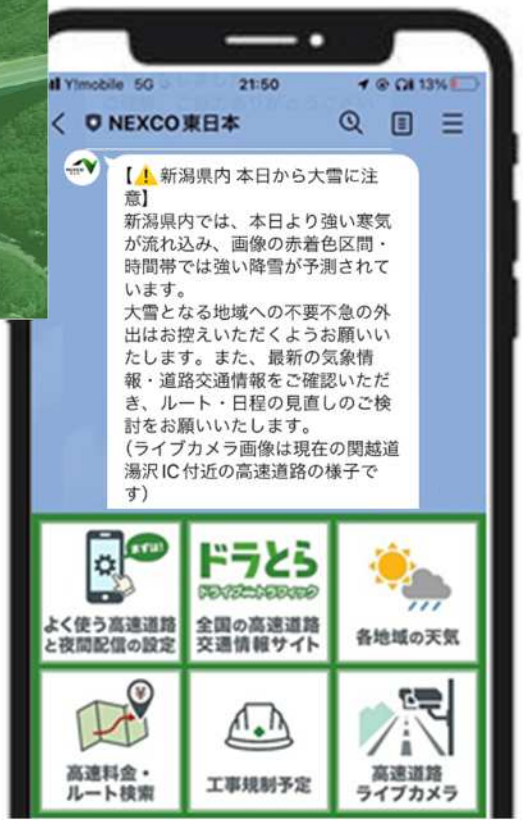
冬の高速道路運転の心構えや要注意箇所、高速道路ライブカメラ映像など、冬道運転の情報が確認できます。

4-2　情報提供

● **除雪作業状況**や**通行止め状況**などの最新情報を発信
友達登録や**フォロー**を！

公式LINE





公式X（旧Twitter）





5　さいごに

NEXCO東日本から４つのお願い

① 早めの・余裕を持った
冬用タイヤ装着と**チェーン携行を**

② 冬道運転では
スピードを出さない、急ハンドル、急ブレーキをしない

③ 大雪予報時には
車でのお出かけは控えて

④ 物流事業者や荷主の皆様も
運送日の変更を

運輸防災マネジメントについて（雪害）

令和８年１１月１９日

北陸信越運輸局　総務部　安全防災・危機管理課

VERSION	DATE	REMARKS
Ver2.0	28/10/2026	

はじめに

大規模な自然災害が発生した場合、国や地方公共団体、運輸事業者等が連携し、緊急支援物資の輸送や不通となった鉄道等の代替輸送等を確保することが求められます。

また、災害時には、被災地の地方公共団体職員が被災者支援などの対応に追われ、支援物資の受入れが円滑に進まない場合があります。こうした事態に備え、地方公共団体が運輸事業者とあらかじめ「災害協定」を締結しておくことで、物資拠点における支援物資の受入れや荷捌きに運輸事業者の専門的なノウハウを活用することができ、緊急支援物資を迅速かつ効果的に輸送することが可能となります。

さらに、国民生活や社会経済活動の維持に大きな役割を担う運輸事業者は、①発災時においてもできるだけ被害を軽減し、被害の拡大防止を図るとともに、②業務活動の維持や早期回復に向け、状況に応じて柔軟かつ臨機応変に対応する能力（レジリエンス）が求められています。

本セミナーで紹介する、関係する法令や他社事例等も含めた地方運輸局や地方気象台等が持つ情報や知見が、運輸事業者や地方公共団体の防災担当者の方々が担う今後の防災や事業継続に向けた取組の一助として頂けたら幸いです。

目　次

1.　自然災害の発生と被害状況
✓雪害の発生と被害状況
✓被災経験から得られた課題と対応
2.　運輸防災マネジメントのポイント
✓経営トップの責務
✓安全方針と防災の基本方針
✓リスク評価
✓事前の備え
✓関係者との連携
3.　その他のポイント
✓他事例からの学び
✓参考となるweb情報

1.　自然災害の発生と被害状況

✓雪害の発生と被害状況

✓被災経験から得られた課題と対応

2.　運輸防災マネジメントのポイント

✓経営トップの責務

✓安全方針と防災の基本方針

✓リスク評価

✓事前の備え

✓関係者との連携

3.　その他のポイント

✓他事例からの学び

✓参考となるweb情報

運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン　令和５年６月

検索





国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

雪害の発生と被害状況

１．自然災害の頻発化・激甚化

近年、地震、豪雨、雪害等の自然災害が頻発化・激甚化している。

雪害については、普段から雪に慣れている地域においても、想定を超える積雪となり、道路の通行止め、鉄道の運休、航空機・船舶の欠航、大規模な車両の立ち往生等が毎年のように発生。

２．直近の災害救助法の適用実績

①大雪による交通障害等

- 令和2年12月16日からの大雪：新潟県２市町
- 令和3年 1月 7日からの大雪：秋田県７市町村、新潟県６市、富山県４市、福井県５市
- 令和4年12月17日からの大雪：新潟県４市
- 令和5年 1月24日からの大雪：鳥取県１町
- 令和6年 1月23日からの大雪：岐阜県１町
- 令和6年12月28日からの大雪：青森県10市町村
- 令和7年 2月 4日からの大雪：福島県２市11町５村、新潟県５市１町
- 令和8年 1月21日からの大雪：青森県21市町村、青森県７市町村、山形県11市町村、新潟県４市

②大雪による長期停電

- 令和4年12月22日からの大雪　北海道10市町、新潟県２市

③地滑り

- 令和3年新潟県糸魚川市における地滑り：新潟県１市

内閣府　災害救助法　検索

※災害救助法は、被災者の生命や身体を守るために、国や地方自治体が実施する救助活動に関する法律で、発災直後の負傷者の救助、避難誘導、応急処置、食料、飲料水、毛布等の物資の提供、避難所の設置等が行われます。

雪害の発生と被害状況



平成30年2月　出庫が出来なくなったバス営業所
出典：今後の大雪に関する対策【平成30年2月豪雪】（福井県）



令和２年12月　関越自動車道の立ち往生発生状況
出典：国土交通省



令和3年1月　北陸自動車道の車両滞留
出典：国土交通省



令和5年1月　避難誘導の様子
出典：京都府　大雪対応の検証報告書

雪害の発生と被害状況



令和７年2月顕著な大雪　JR新潟駅のバス乗り場



令和７年2月顕著な大雪　JR新潟駅のタクシー乗り場



令和７年2月顕著な大雪　JR新潟駅のタクシー乗り場



令和７年2月顕著な大雪　JR新潟駅のタクシー乗り場

被災経験から得られた課題と対応

１．自然災害（雪害）から得られる課題

近年、大規模な立ち往生に伴うドライバーや旅客の車内滞留が多数発生し、安全・安定輸送に関わる課題が顕在化。

①的確な気象情報・道路情報を把握する必要性

②上記①を踏まえた、安全最優先の運行(航)計画（中止又は広域迂回）について、然るべき判断を行うことの重要性

③立ち往生等が発生した場合におけるドライバーや旅客等の避難、救助、救護に向けた運輸事業者と国、地方公共団体との連携の重要性

④雪に対する事前の備えの必要性

２．雪害への対応ポイント

①降雪・積雪の予測はある程度可能。最新の気象予報・警報、道路交通情報をもとに、積雪や視界不良による運行中の立ち往生等を防止するための迅速な判断と対応が極めて重要

②雪崩、融雪による河川の増水に伴う二次災害にも十分な注意が必要

③旅客・貨物輸送の一時運休・停止について、旅客・荷主等に前広に周知

④国・地方自治体・関係機関との連絡を密にし、車内等に滞留するドライバーや旅客等の避難・救助・救護に向けた支援体制を構築しておくことが重要

⑤トラック等の場合、突発的な大雪に備え、適切な冬用タイヤやチェーン、車内への食料・飲料などの備えも大切

被災経験から得られた課題と対応

１．課題の顕在化

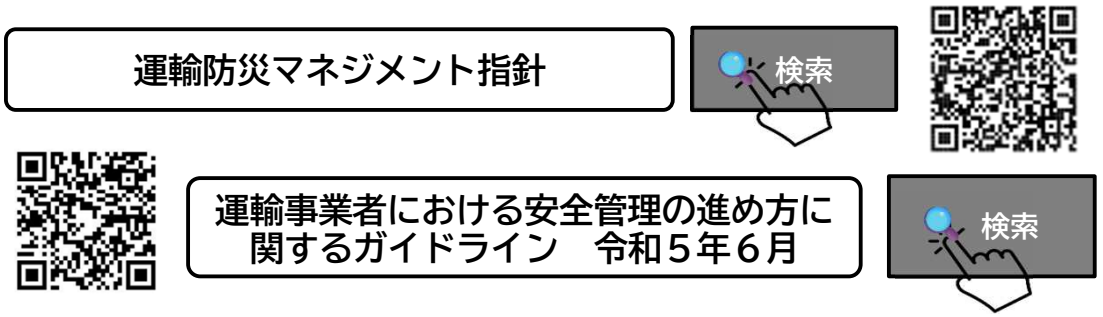
近年、従前の被害想定を上回る自然災害により、安全・安定輸送に関わる多くの課題が顕在化。

２．課題の内容

これらの近年の課題からは、ハード面の強化だけではなく、自然災害発生の前後でのソフト面の対応の重要性が明確になった。

令和2年7月6日（令和5年6月改訂）に、*ガイドラインに明記された自然災害への対応についての解説と運輸事業者が参考とすべき考え方を整理した「運輸防災マネジメント指針」を策定・公表

*「ガイドライン」とは、運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドラインをいう。



運輸防災マネジメント指針の目的と事業継続の必要性

１．運輸防災マネジメント指針の目的

国民生活や社会経済活動の維持に大きな役割を担う運輸事業者には、以下の①、②が期待され、自然災害への的確で柔軟な対応力の向上が求められている。

①被害の軽減、拡大防止

発災時においてもできるだけ被害を軽減し、被害の拡大防止を図ること

②事業継続（BCP：Business Continuity Plan）

①に加えて業務活動の維持や早期回復を図ること

２．事業継続の必要性

運輸事業は、国民生活と国民経済を支える重要インフラとして、発災時においても、① 物流：必要な物資の輸送・緊急支援物資輸送、②人流：通勤・通学、避難・支援輸送として、その機能を維持することが求められる。

３．重要な留意点

人命の確保、輸送の安全を確保することが最優先事項。運輸事業者には、人命の確保、輸送の安全が確保された後、必要な輸送の継続を図ることが期待される。

災害対策基本法で求められる責務と対応

１．災害対策基本法で求められる責務

災害対策基本法は、災害に関係する官民も含めた機関に対し、国民の身体、生命、財産を守る観点から、それぞれの立場で為すべきことについて責務として実施することを促している。

また、災害時の緊急輸送については、一部の交通運輸事業者を「指定公共機関」「指定地方公共機関」として指定し、災害時での協力要請を行うこととしている。

運輸防災マネジメント指針では、災害対策基本法の考え方を取り込んで、運輸事業者の防災の在り方をより具体的に記載し、以下について規定されていることを取り上げている。

（１）指定公共機関、指定地方公共機関の責務（法第6条第2項）

①業務に係る防災に関する計画（防災業務計画）を作成・実施

②国、都道府県及び市町村の防災計画（地域防災計画）の作成及び実施が円滑に行われるように、その業務について、当該都道府県又は市町村に対し協力する責務

（２）指定公共機関　112者（令和8年9月16日現在）

①JR7者（北海道・東日本・東海・西日本・四国・九州、貨物）

②トラック運送事業者等　7者（**日本通運㈱、福山通運㈱、佐川急便㈱、ヤマト運輸㈱、西濃運輸㈱、（公社）全日本トラック協会、（一社）AZ-COMネットワーク**）

③航空運送事業者　2者（日本航空（株）、全日本空輸（株））

（３）指定地方公共機関　約430者（事業者団体等を含む概算値）

■福井県「地域防災計画（雪害対策編）」

バス事業者は、運行体制や「雪害に関する事業継続計画」等を見直し、異常降雪時には優先的に確保する路線を事前に設定し、道路管理者に対してバスの運行に必要な除雪の実施を求めるよう努めるものとする。

災害対策基本法で求められる責務と対応

２．防災に関する責務の明確化

災害対策基本法には、国、都道府県、市町村、指定公共機関及び指定地方公共機関に関する責務が明確化されており、それぞれ防災に関する計画を作成し、それを実施するとともに相互に協力する等の責務があることが規定されています。

防災基本計画

各種防災計画の基本

中央防災会議（会長：内閣総理大臣）

※内閣総理大臣をはじめ全閣僚、指定公共機関の代表者、学識経験者により構成

【計画に定める事項】

○防災に関する総合的かつ長期的な計画

○防災業務計画及び地域防災計画において重点をおくべき事項

○上記のほか、防災業務計画及び地域防災計画の作成の基準となるべき事項で、中央防災会議が必要と認めるもの

防災業務計画

指定行政機関 ： 中央省庁
指定公共機関 ：独立行政法人、日本銀行、日本赤十字社、日本放送協会、通信会社、電力会社、ガス会社、道路会社、鉄道会社など

【計画に定める事項】

○所掌事務について、防災に関しとるべき措置

○上記のほか、所掌事務に関し地域防災計画の作成の基準となるべき事項（指定行政機関の防災業務計画）

地域防災計画

都道府県防災会議（会長：知事）
市町村防災会議（会長：市町村長）

【計画に定める事項】

○指定地方行政機関、都道府県及び市町村、指定公共機関、指定地方公共機関及び区域内の公共的団体その他防災上重要な施設の管理者の処理すべき事務又は業務の大綱 （※都道府県の場合）

○地域に係る防災施設の新設又は改良、防災のための調査研究、教育及び訓練その他の災害予防、情報の収集及び伝達、災害に関する予報又は警報の発令及び伝達、避難、消火、水防、救難、救助、衛生その他の災害応急対策並びに災害復旧に関する事項別の計画

○地域に係る上記の措置に要する労務、施設、設備、物資、資金等の整備、備蓄、調達、配分、輸送、通信等に関する計画

地区防災計画

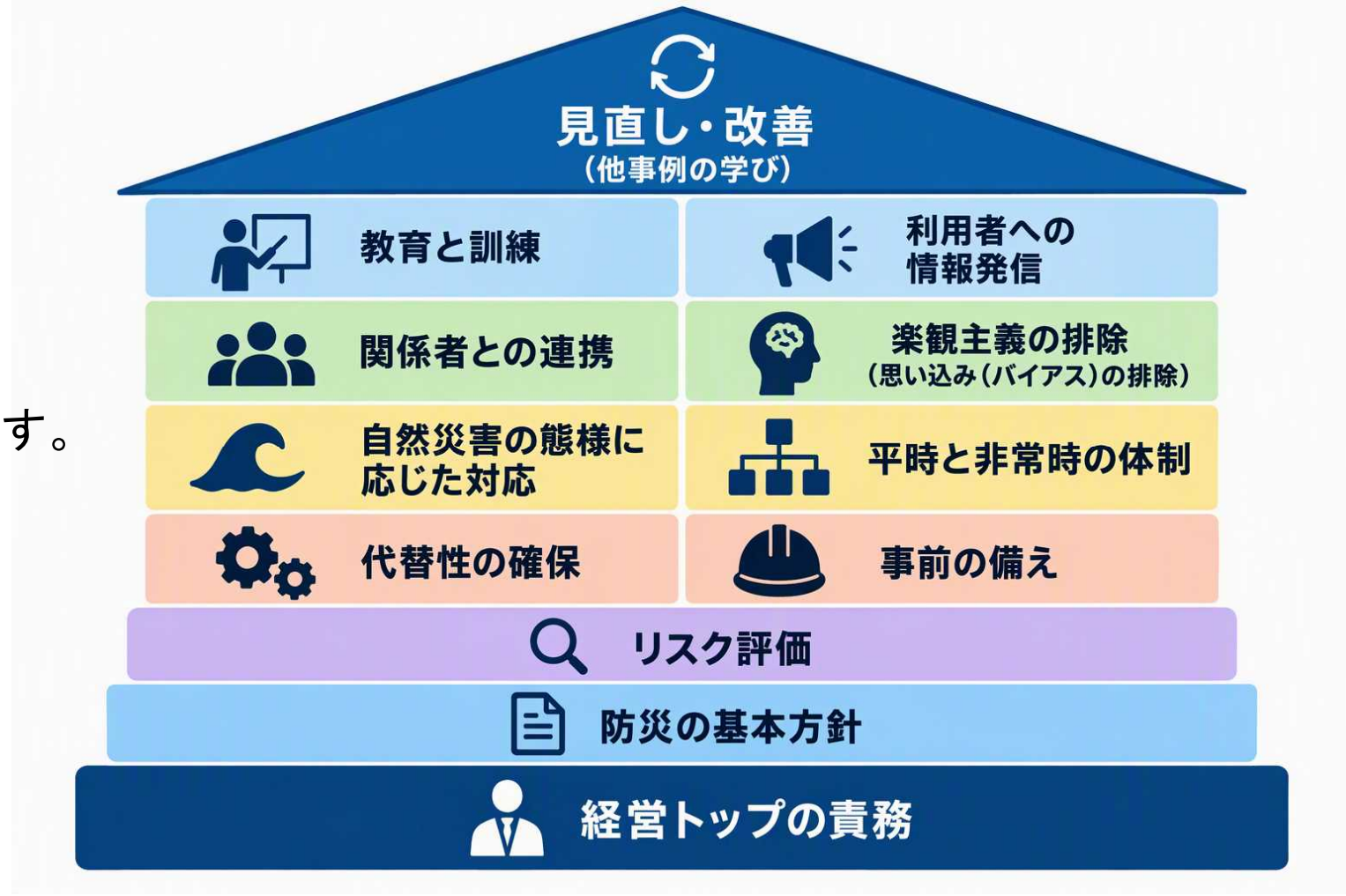
1. 自然災害の発生と被害状況
   - ✓雪害の発生と被害状況
   - ✓被災経験から得られた課題と対応
2. 運輸防災マネジメントのポイント
   - ✓経営トップの責務
   - ✓安全方針と防災の基本方針
   - ✓リスク評価
   - ✓事前の備え
   - ✓関係者との連携
3. その他のポイント
   - ✓他事例からの学び
   - ✓参考となるweb情報

２　運輸防災マネジメントのポイント

運輸防災マネジメントの主な取組内容は、以下の１２項目です。

自然災害対応についても運輸安全マネジメントと同様に、
①経営トップのリーダーシップ、②事業者全体が一体となった体制の構築、
③PDCAサイクルによるスパイラルアップが必要です。

本日は、
〇経営トップの責務
〇防災の基本方針
〇リスク評価
〇事前の備え
〇関係者との連携
について、ご紹介いたします。



（１）経営トップの責務（その１）

１．トップダウン

①**自然災害における経営トップの責務は、事故対応におけるそれと同様に重要。**

特に、自然災害に対する備えや発災直後の対応は、危機管理そのものであり、**トップダウンで対応する体制**が必要

②災害発生時、**経営トップはいち早く災害対策本部に参集し、自ら対策を指示**

２．経営判断

①事前の備えや事業継続のため経営資源（予算と要員等）の配分、優先的に再開する事業の事前策定等も求められるため、経営上重要な判断が必要

②例えば、鉄道の計画運休などのように一旦中止する経営判断が必要となるケースもあることから、経営トップの対応が必要

大規模な雪害発生時には経営トップの判断が必要

①予測可能な雪害

一部運休 → **全面運休** → **一部再開** → **全面再開の判断**が必要

判断できる**情報を即時に受け取れる体制・仕組み**（災害対策本部の設置等）が必要

②被災時の復旧に向けた経営資源の選択と集中

現場は自分の持ち場に集中 → 経営トップは全体を俯瞰して、**優先する現場、後回しにする現場の判断**が必要

（1） 経営トップの責務（その2）

１．非常時の体制

１）発生直後の緊急対応（人命最優先、緊急参集）

①経営トップを本部長とする災害対策本部の立ち上げ

②人命最優先の考えから、運行継続の可否判断、旅客、社員・職員の安否確認を行う初動対応が最優先

③本社、現場の被害状況、社会インフラ、今後の気象情報等を情報収集

④旅客・荷主への情報提供

⑤通信手段による経営トップからの指示により災害対策本部の設置等を判断すれば、予め準備している対応手順が発動、手順に示した行動が可能

２）緊急対応がある程度収束した後の対応

①輸送、災害拠点の復旧・再開のため被害状況を確認、事業継続のために必要な情報を収集

②事業継続の判断の場合「重要な輸送業務を優先する判断」とは、「当面、復旧を見合わせる輸送業務の判断」の裏返しで、経営トップ以外では事前に方向性を定めていないと判断困難

③災害拠点の復旧活動、運行（運航）再開の判断

④以下を事前に決めておき、本社、事業拠点ごとに担当と手順を記載した「発災時の業務担当一覧表」を作成しておくと円滑な業務が可能。

・被害状況について具体的に確認すべき事項

・確認の方法（いつ、だれが、だれに、どうやって）

（1） 経営トップの責務（その3）

３）緊急参集に関する留意すべき点

経営トップは、非常時には被害の軽減・拡大防止のため、速やかに本社（状況によっては第二拠点）に参集することが必要。

被災により交通及び通信が断絶するおそれがあり、経営トップが全社に指示を発出する体制をとることができないリスクが存在。以下のような対策が必要。

①経営トップの代理者の指定	②社外からの参加	③至近のホテル等への宿泊	④通信手段の代替化	⑤緊急参集基準の設定
				
経営トップが参集できない場合を想定し、予め、代理者を指定	社外からも参画できるようICTを活用	大雪被害が予想される場合は予め至近のホテル等に宿泊	通信手段は代替的なものを含め複数用意	連絡なくとも緊急参集する基準の設定（例：本社・支店所在地等で震度6強）

①自然災害は、直後の初動対応が被害拡大防止のために非常に重要。

②発災時に最も重要なことは迅速な対応。時間が経てば経つほど、被害もダメージも大きくなり、事業の早期回復も困難になる。

③迅速な初動対応により、旅客、社員・職員の安全確保が出来れば、その後の事業の早期回復・継続に速やかにつなげることができる。

（２）防災の基本方針

１．安全方針への自然災害対応の追加

ガイドラインには、運輸事業者に輸送の安全確保に関する基本理念として、「安全方針」を策定することを推奨しており、安全方針に自然災害対応を組み込むか、別途定め、自社内外に周知することを推奨

安全方針には、輸送の安全の確保を的確に図るために、少なくとも次に掲げる事項の趣旨を盛り込むものとする。

①安全最優先の原則

②関係法令等の遵守

③安全管理体制の継続的改善等の実施

なお、事故、自然災害等が発生した際の行動理念として人命最優先の原則の趣旨を安全方針、又は事故、自然災害等への対応に係る社内規則・ルール等に盛り込むものとする。

また、社員・職員等にその内容を理解させ、実践することができるよう、できるだけ簡明な内容とする。

２．安全・防災の風土・文化の構築

いざというときに大切なのは、頭と体が直ちに反応するよう、必要な対応を社員・職員が各自で身につけておくこと。

そのためには、経営トップが、統一的に、事業者の意志及び方向性を職場内外に明確に示して、社員・職員に内容を十分理解させ、事業者等の風土・文化として定着させることが重要

防災上の課題情報

- **発生情報**　：　起きたこと　　⇒ 【再発防止】
  - 発災時の対応を分析し、対策を講じないと同種被害が再発

- **進行情報**　：　起きていること　⇒ 【被害拡大防止】
  - 今生じている被害には、迅速に対応しないと被害が拡大

- **先行情報**　：　起こり得ること　⇒ 【事前被害防止】
  - 発生が予見される自然災害は、一つ一つ整理して、発生リスクを小さくしないと被害が拡大

脅威は、時々刻々、日々年々変わる

- 事前に予測可能な自然災害については、過小評価することなく、**先読み**で、被害拡大防止に努めることが重要

（３）リスク評価

リスクを正しく評価することが防災の第一歩。遭遇する懸念のある自然災害の種別と程度を把握、リスク評価を行った上で、事前の備えから事後の対応までの対策を実施

☞ 雪害に関しては、積雪・降雪予報、過去の積雪状況等によりハザードを把握する必要有

【雪害ハザードの具体的な把握方法】

- 気象庁　今後の雪（降雪短時間予想）1時間毎に推定した現在の積雪の深さと降雪量の分布、及び6時間先までの予測　等
- 気象庁　過去の気象データ検索
- 重ねるハザードマップ（雪崩危険箇所、予防的通行規制区間）
- 道路・路線等サイト設置カメラからの情報等

【留意すべき点】

①実践的で簡潔な計画

被害想定を細かく見積もると、多数の計画を詳細に作ることになるため、実践的で簡潔な計画が望まれる。

②楽観主義の排除

自然災害は必ず起きる、いつ被災しても不思議でないと心得る。
「ウチは大丈夫」「今回も大丈夫」との根拠なき楽観主義を排する。

雪害対応のタイミングをはかる情報

早期注意情報（警報級の可能性）

・警報級の現象が5日先までに予想されているときには、その可能性を「早期注意情報（警報級の可能性）」として［高］、［中］の2段階で発表しています。

・警報級の現象は、ひとたび発生すると命に危険が及ぶなど社会的影響が大きいため、可能性が高いことを表す［高］だけでなく、可能性が高くはないが一定程度認められることを表す［中］も発表しています。

翌々日まで
・天気予報と合わせて発表
・時間帯を区切って表示

３日先～５日先まで
・週間天気予報と合わせて発表
・日単位で表示

○○県○○地方	1日	2日				3日		4日	5日	6日
	18-24	00-06	06-12	12-18	18-24	00-12	12-24			
大雨	－	［中］	［高］	［中］	－	－	－	－	－	－
土砂災害	－	［中］	［高］	［高］	［中］	［中］	－			
大雪	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－
暴風（雪）	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－
波浪	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－
高潮	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－

［高］：警報を発表中、または、警報を発表するような現象発生の可能性が高い状況です。明日までの警報級の可能性が［高］とされているときは、危険度が高まる詳細な時間帯を時系列情報で確認してください。

［中］：［高］ほど可能性は高くありませんが、命に危険を及ぼすような警報級の現象となりうることを表しています。明日までの警報級の可能性が［中］とされているときは、深夜などの警報発表も想定して心構えを高めてください。

※　警戒レベルとの関係
早期注意情報（警報級の可能性）*・・・・【警戒レベル1】
*大雨、土砂災害、高潮に関して、［高］または［中］が予想されている場合

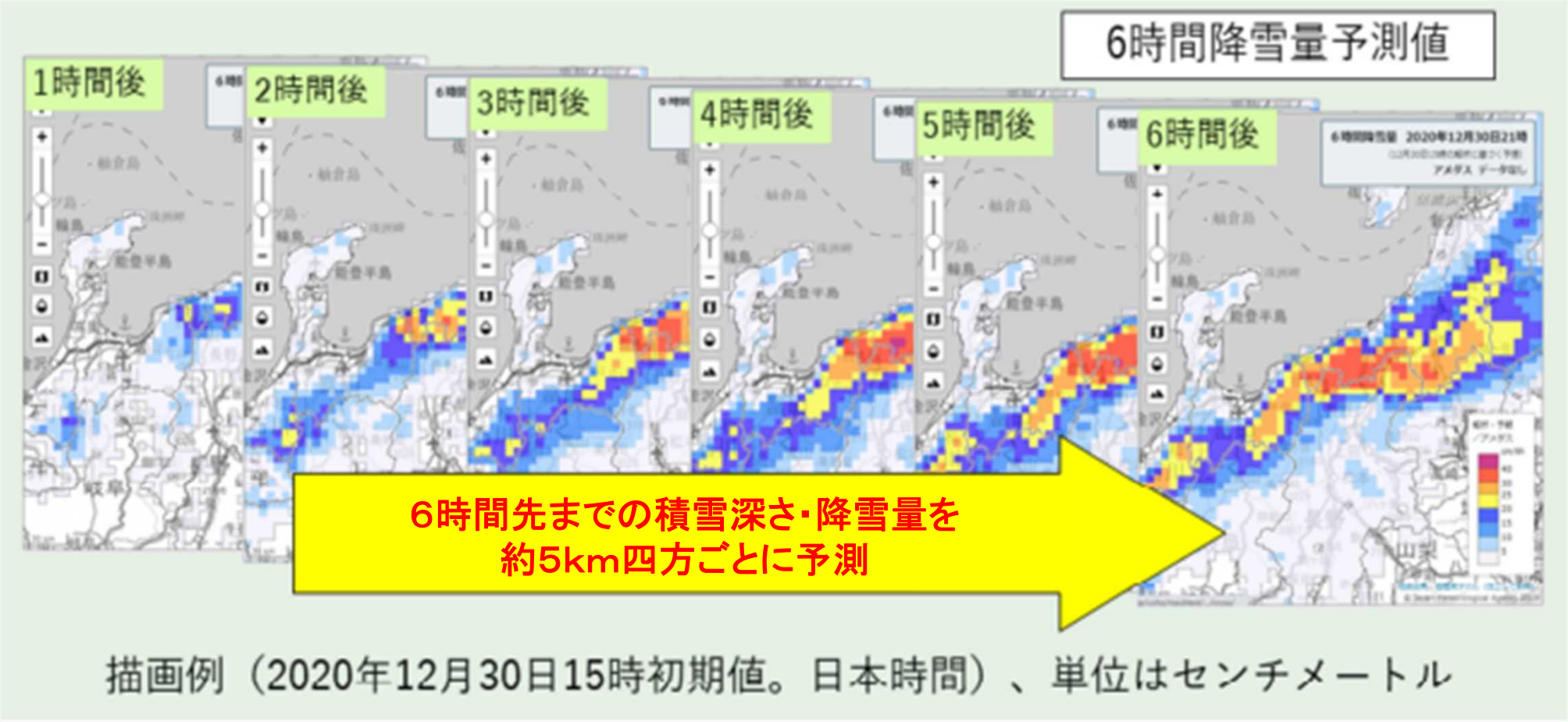
気象庁　早期注意情報　検索

雪害対応のタイミングをはかる情報

降雪短時間予報

・降雪短時間予報は、6時間先まで1時間ごとの「積雪の深さ」と「降雪量」を約5km四方の格子単位で面的に予測し、1時間毎に更新されるので、雪による交通への影響等を前もって判断いただくための情報として活用可能となります。

• 降雪量は、積雪の深さの1時間ごとの増加量を表します。（減少の場合は0となる）



気象庁　降雪短時間予報　検索

（出典）気象庁

雪崩危険箇所に関する情報を事前に確認

○「重ねるハザードマップ」は、災害リスク情報を、全国どこでも重ねて閲覧できるWeb地図サイト



国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

重ねるハザードマップ

検索

（４）事前の備え

自然災害対応については、平時からの「備え」が必要不可欠である。

①計画的装備	リスク評価による最大被害を基に事前準備のレベルと内容を検討。防災品、燃料、食料の備蓄、避難施設の準備、宿泊場所の確保、非常電源の配備等を計画的に実施。
②緊急連絡網	緊急連絡網の携帯電話等の電話番号リストは常時最新のものを入力。複数の通信・連絡手段の確保。
③防災マニュアル	マニュアル整備は、社員・職員の役割確認、防災意識向上の意味で有意義。「詳細化」ではなく、行動規範のような内容の方が実用的。
④事業継続計画	防災を経営に必要な事業活動として一体化して考える。事業者全体で自ら策定する過程を大切に。
⑤タイムライン	「平時の準備」「直前の準備」「直後の応急」「復旧(事業継続)」に分けて、自然災害対応のタイムラインを設定、局面ごとのリスク評価を実施。

①雪害に備えた計画的装備について

運輸事業者は、立ち往生車両等による大規模な渋滞が発生した場合に備え、非常食や飲料水、防寒着等は、計画的に装備しておく必要があります。

①雪道への備え

✓冬用タイヤへの交換
✓チェーン（チェーン規制等のため）の携行



✓ 冬用ワイパーへの交換
✓ こまめな給油
✓ 十分な車間距離の確保
✓ 時間にゆとりのある運行計画

②スタックした場合の脱出のための備え

✓スコップ、長靴、防寒着、毛布、砂、脱出マット、懐中電灯、スノーブラシ等



③万が一の滞留のための備え

✓②に加え、非常食、飲料水、携帯トイレ、本社との通信手段、ラジオ等



地方公共団体等は、立ち往生車両に滞留するドライバーや旅客の救助や支援に備え、避難所等の開設、移動手段の確保、水や食料等の配布等を事前に準備

⑤タイムライン

タイムライン（防災行動計画）とは、災害の発生を前提に、大規模水災害、雪害等の発生予測時刻から逆算して、防災関係機関が連携して災害時に発生する状況を予め想定し共有した上で、「いつ」「誰が」「どのように」「何をするか」に着目して、防災行動とその実施主体を時系列で整理した計画になります。

留意すべき点

①台風・大雪等は、気象予報等から発生がある程度予測可能

②例えば、積雪予報に応じて、リスクの高い路線の一時運休、速度制限を行い、積雪量予報を踏まえた計画運休、広域迂回経路による運行、輸送スケジュールの変更を実施 等

③タイムラインの目安として大雪特別警報、大雪警報・注意報等の発表に関する情報が活用可能（例：早期注意情報、気象台からの発表など）

④一時運休、全面運休、計画運休は、地域の人流（旅客）・物流（荷主等）に大きな影響を与えることから、国、地方公共団体、関係者との情報共有と連携、利用者・荷主等への適時適切な情報提供が重要

（５）関係者との連携

運輸事業者は、関係者（以下の①、②、③）との
連携関係を構築することが防災力を高める上で重要



①地方自治体との連携

大規模な自然災害が発生した場合、運輸事業者の経営資源（要員や機材等）だけでは緊急物資輸送および代替輸送等の救助活動に対応できない場合も想定されるため、地方自治体や国と被災情報を共有し、被災者の避難、救助、救護に向けた活動が円滑かつ迅速にできるよう、地方自治体との間で連携関係（災害協定の締結等）を構築しておくことが重要

②国の行政機関との連携

緊急時の警察、消防、海上保安庁への救助要請、国土交通省の地方行政機関である地方整備局、地方気象台、地方運輸局、地方航空局は、TEC-FORCEの派遣等による被災地支援することが可能。事業者からも、防災訓練等の機会も活用して、国の関係機関に気軽にアプローチして頂き、緊密な連携関係を醸成していくことが望まれる

③他の運輸事業者との連携

被災時の迅速な代替輸送を行うためには、予め他の事業者との間で代替輸送に係る取り決めを行っておくと、速やかに代替輸送を立ち上げることが可能。地域コミュニティにおける共助の観点からは、同じ地域に所在する事業者間で防災の協力関係を構築しておくことも期待

地方自治体との間で連携関係（災害協定の締結等）を構築

これまでの大規模災害を振り返ると、ラストワンマイル輸送の停滞が起こりやすいため、予め「災害協定」を締結しておきましょう。
また、日頃から協定の締結状況を把握しておきましょう。

（停滞が起こりやすい主な理由）

⇒職員が被災者等の支援対応に追われる中、支援物資の受入において混乱が生じる
⇒費用負担等の懸念により、物流支援業務の民間委託への判断に時間を要した
⇒事業者との災害協定締結状況を認識していない　など



☑ 災害時の物資輸送を円滑に行うには物流事業者との協定が必要です

1 行政機能が低下する中での支援物資輸送の困難さ

発災時には、道路の寸断、通信の途絶、職員自身の被災等により、行政機能が著しく低下する可能性があります。食料、水、医薬品、燃料といった物資の調達・管理・輸送を行政の力だけで迅速に行うことは極めて困難となります。

2 物流事業者のノウハウを活用

物流事業者は、平時から物資の安**定**供給を担う「プロフェッショナル」です。効率的な輸送ノウハウ、広域ネットワーク、集積・配送拠点、そして経験豊富な人材を有しており、これらは災害時の物資供給において強力な戦力となります。

3 平時からの備えの重要性

発災後にゼロから物流事業者との協力体制を構築しようとしても、混乱の中で時間を要し、開設した避難所への物資供給が滞る可能性があります。
物流事業者との間で、事前に役割分担や連絡体制、物資の集積・配送ルール等を**定**めておくことで、発災と同時に行動を開始できることとなります。

（参考）災害救助法

内閣府　災害救助法　検索

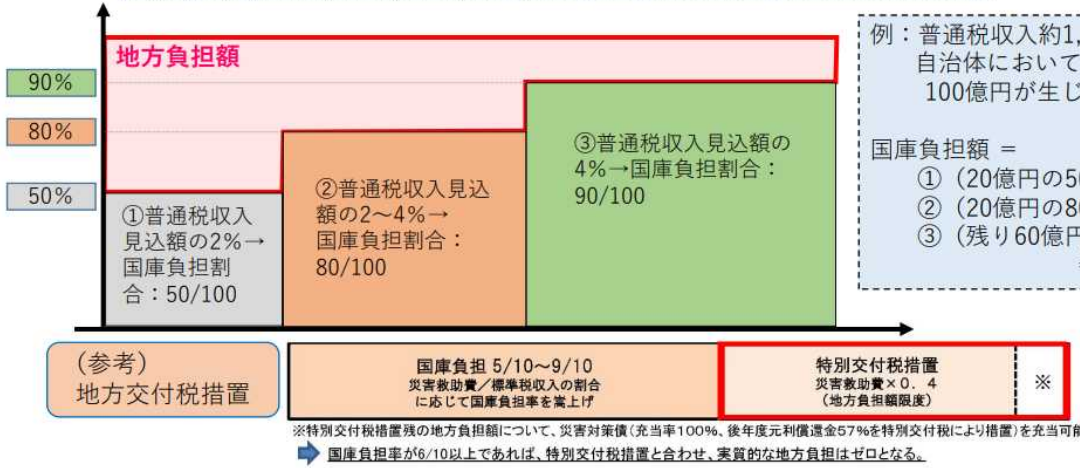
＜災害救助法が適用になると自治体の業務はどう変わる＞

		市町村（基礎自治体）	都道府県
救助法を**適用しない場合**		**救助の実施主体**（基本法５条）	救助の後方支援、総合調整（基本法４条）
救助法を**適用した場合**	救助の実施	都道府県の補助（法１３条２項）	**救助の実施主体**（法２条）（救助実施の区域を除く（法２条の２））
	事務委任	**事務委任を受けた救助の実施主体**（法１３条１項）	救助**事務の一部を市町村に委任**可（法１３条１項）
	費用負担	費用負担なし（法２１条）	掛かった費用の最大100分の50（残りは国が負担）（法21条）

災害時における国の「プッシュ型輸送支援」の費用負担は、原則として全額国費となります。

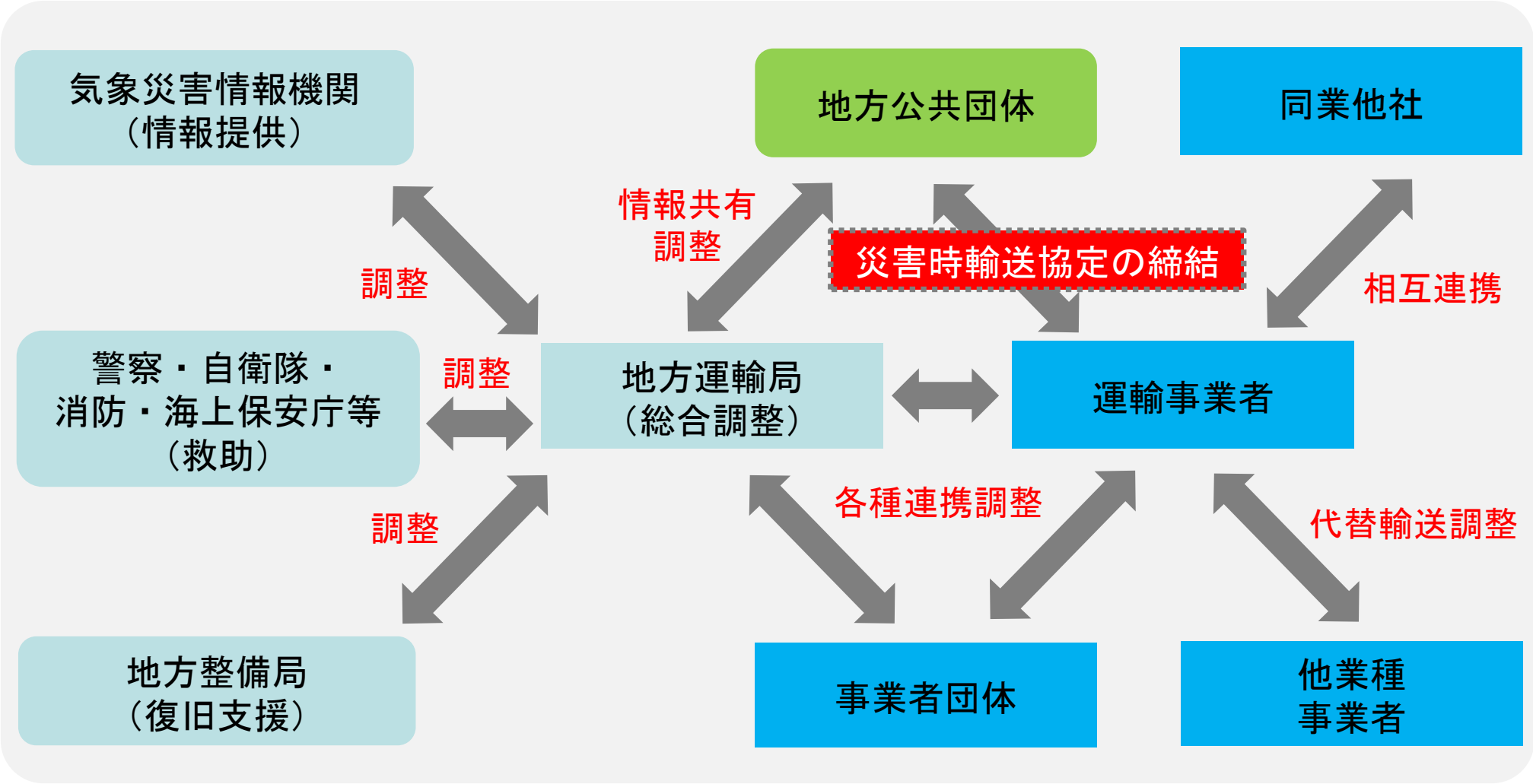
＜国庫負担＞

普通税収入見込額の割合	国庫負担割合
①　収入見込額の２／１００以下の部分	→ ５０／１００
②　収入見込額の２／１００超４／１００以下の部分	→ ８０／１００
③　収入見込額の４／１００超の部分	→ ９０／１００



「顔の見える関係」の構築

大規模な自然災害が発生した場合に備え、国、地方公共団体、運輸事業者との連携のトライアングルを構築し、日頃から「顔の見える関係作り」や「災害協定」を締結しておくことで、何処に連絡すれば、どのような対応を行ってくれるか判断できます。



解説 「顔の見える関係」の具体的なイメージとしては、異動等により担当者の交代があった場合でも、公用（社用）携帯番号を交換でき、困った時に相談が出来るレベルを想定

TEC-FORCEの派遣

国土交通省緊急災害対策派遣隊「TEC-FORCE（テックフォース）」は、以下の単位であらかじめ組織され、自然災害により重大な人的・物的被害が生じる又はそのおそれがある場合に、被災現場や被災地域の自治体に派遣され、被害の拡大防止や早期復旧等を目的に活動します。

・地方整備局（北海道開発局）
・地方運輸局
・地方航空局
・気象庁（JETT）
・国土交通本省



滞留車両乗員への食料等の提供
（令和4年12月17日からの大雪）



除雪用機械による除雪作業
（令和4年12月17日からの大雪）

運輸事業者に密接に関連がある地方運輸局のTEC-FORCEは、以下の班により構成され、被災自治体等の支援を行います。

・リエゾン班
　被災地域の地方公共団体等に派遣され、被災状況の情報収集、支援ニーズの把握、助言及び関係機関との情報共有等を実施します。
・輸送支援班
　緊急・代替輸送に関する情報収集、支援ニーズの把握、調整等を実施します。
・被害状況調査班
　踏査等により、被災状況を調査します。

TEC-FORCE予備隊員

TEC-FORCE予備隊員とは

TEC-FORCE予備隊員は、災害時等に非常勤職員の国家公務員として採用され、TEC-FORCEの一員として被災自治体等で活動

TEC-FORCE予備隊員の主な活動内容

・物資拠点の管理・運営
　物流に関する専門的な知識や経験を活かし、被災自治体等が抱える課題解決をサポート

支援物資の荷捌き、仕分け、保管、避難所等への配送調整等が有効に機能するよう、専門的な知識や経験を活用し、効率的な拠点運営や配送業務をサポート　等

・緊急物資の輸送手配
　業界団体等と連携し、被災地からの避難や地域住民の生活交通の維持のため、バス等の確保に向けた調整を実施

被災地からの避難等のために、個々の事業者への連絡・調整を実施　等



TEC-FORCE予備隊員

公募は毎年度実施

・雇用期間（任期）については、研修及び派遣ごと必要な期間とし、都度採用を行う運用
・公募は地方運輸局等で実施

※募集に係る報道発表

公募

- ６月１日～８月３１日
- 応募は地方運輸局へ（書類・面接）

※名簿登録に係る報道発表

研修

- 雇用期間１０日
- 研修実務日数１日

派遣

- 雇用期間１カ月
- 実勤務日数１週間程度（実情に合わせて）

【参考】運輸事業者等に対する北陸信越運輸局の支援について

計画の概要

●北陸信越運輸局では、令和2年の雪害等を踏まえ、関係部局の連携を一層推進し、乗員保護に関する実効性を高めることを目的として令和3年11月に「雪害時の乗員保護活動計画」をとりまとめた。
●国等が管理する道路において、積雪に伴う大規模な立往生が発生し、滞留車両の開放に長時間を要すると見込まれる場合に、自治体等関係機関と連携を図りながら、滞留車両の乗員への物資の提供、安全確保等の乗員の保護活動を行う。
●運輸局の役割は、**乗員の避難場所の確保**、移送手段の確保、物資の運搬手段の確保など。

覚書の概要

経緯は、乗員保護計画策定直後、運輸局と管轄する各県旅館ホテル組合事務局（新潟、長野、富山、石川）との間で、宿泊施設の手配に係る連絡体制は構築したものの、手配あたっての手順や、宿泊費用額等、具体の動きについて検討する必要があった。この検討を進める中、**各県組合からは要請を受けるにあたり、書面を作成し、上記動きについて明確化するよう要望**があった。

＜覚書の内容と効果＞

運輸局から組合に協力要請を行うときの手順・連絡体制、要請があった際に組合が施設の手配等を調整すること等、また、宿泊等の費用負担は管理道路に応じて整備局・NEXCOが応じることや、具体の宿泊料金目安を記載。これら手順等が書面化され、それぞれの役割が明確化されたことにより、事案発生時において、**ホテル・旅館の手配をスムーズに行うことが可能となり、滞留車両の乗員に安心・安全な避難所を確保できる**ことを期待

覚書の締結状況

●直轄国道　各県旅館ホテル生活衛生同業組合、北陸信越運輸局、北陸地方整備局で締結
【新潟県、富山県】令和4年11月14日締結、【長野県※、石川県】令和4年12月5日締結
●高速道路　各県旅館ホテル生活衛生同業組合、北陸信越運輸局
東日本高速道路㈱新潟支社（新潟、長野）、中日本高速道路㈱金沢支社（富山、石川）で締結。
【新潟県】令和4年11月14日締結、【富山県】令和4年11月17日締結、【石川県】令和4年12月5日締結、【長野県※】令和4年12月9日締結

※長野県組合、北陸地方整備局、NEXCO東日本新潟支社との締結は、新潟・長野県境において、新潟県側のそれぞれの管轄で滞留が発生した際、長野県側に避難させることも想定して締結

新潟県旅館ホテル組合との締結式

○日時
令和4年11月14日（月）
○場所
北陸地方整備局　合同会議室
○出席者
・新潟県旅館ホテル生活衛生同業組合
理事長
・北陸信越運輸局長
・北陸地方整備局長



ＮＥＸＣＯ東日本新潟支社との締結

○日時
令和4年11月14日（月）
○場所
北陸信越運輸局　局長室
○出席者
・新潟県旅館ホテル生活衛生同業組合
理事長
・東日本高速道路株式会社
新潟支社長



1. 自然災害の発生と被害状況
   - ✓雪害の発生と被害状況
   - ✓被災経験から得られた課題と対応
2. 運輸防災マネジメントのポイント
   - ✓経営トップの責務
   - ✓安全方針と防災の基本方針
   - ✓リスク評価
   - ✓事前の備え
   - ✓関係者との連携
3. その他のポイント
   - ✓他事例からの学び
   - ✓参考となるweb情報等

他事例からの学び

■他事例からの学び

自然災害対応の取組は、自然災害が実際に発生しない限り、その成果が見えにくいのも事実です。このため、**実際の自然災害に対応した同業他社、他モードの事業者の取組とその成果と教訓、その後の改善の取組状況を学び、**「他山の石」として、自社の取組に反映させることが効果的と考えられます。

【参考】大臣官房運輸安全監理官室は、以下のWEB サイトで取組事例を公開しています。

【国交省 取組事例】 https://www.mlit.go.jp/unyuanzen/unyuanzen_torikumi.html

現在、自然災害への対応に関する取組事例を収集中、今後も追加予定です。

参考となるWeb情報

■大雪・暴風雪に関する最新の防災気象情報（気象庁国土交通省）
　大雪・暴風雪に関する最新の防災気象情報に関するポータルサイトの活用により、早め早めの対応が可能となります。



ホーム > 大雪・暴風雪に関する最新の防災気象情報

大雪・暴風雪に関する最新の防災気象情報

気象情報を活かして大雪や暴風雪に対して早め早めの行動をとっていただけるように本ページを開設しています。

各地の雪の状況

- 今後の雪（解析積雪深・解析降雪量、降雪短時間予報）
- アメダス（積雪深）
- 最新の気象データ（雪の状況）

積雪の深さ　　積雪の深さ（平年比）

積雪の深さ　　積雪の深さ（平年比）

- 積雪情報リンク（管区気象台のほか、国土交通省や地方自治体等の機関が作成している積雪情報へのリンク集）

気象庁　大雪・暴風雪　防災気象情報　検索

参考となるWeb情報

■川の防災情報（国土交通省）

雪崩、融雪による河川の増水に伴う二次災害にも十分な注意が必要。原則、国または都道府県等が管理している一級河川、二級河川の情報（国、都道府県等が管理している水位観測所、雨量観測所等の情報）を対象とし、目的に応じて必要な情報を探すことができます。



※「気象警報・注意報、土砂災害警戒情報」「洪水キキクル（危険度分布）」「土砂キキクル（危険度分布）」は気象庁ウェブサイトへリンクしています。
※「Lアラート」は、市町村等が発令した避難指示などの災害関連情報を、一般財団法人マルチメディア振興センターが収集、メディア等に対し一斉に配信する災害情報共有システムです。
※掲載の情報には、無人観測所から送られてくるデータを観測後直ちに表示しているものが含まれており、機器故障等による異常値がそのまま表示されている可能性があります。
他の水位情報、気象情報も併せて確認してください。

参考となるWeb情報

■防災ポータル/ Disaster Prevention Portal（国土交通省）
　国土交通省や各関係機関等の情報提供ツールを一元化して、多言語化やスマートフォン対応等により、国内外の方々が平時から容易に防災情報等を入手できるよう、防災ポータルを公開しています。

〈災害時、見てほしい情報〉

被害状況
リアルタイム情報や速報等により、災害発生後、いち早く被害の状況を見ることができます。

気象状況
台風などの気象情報のほか、国土交通省等による雨量や河川の水位などを見ることができます。

逃げるための情報
避難所等の防災施設を検索できます。

交通・物流情報
交通規制等の道路交通情報や鉄道・航空各社の運行情報、物流会社の配送状況を見ることができます。

被災者支援情報
避難所や防災センターの基礎知識、行政の防災情報、防災施設を検索できる防災マップ、多言語生活情報などを見ることができます。

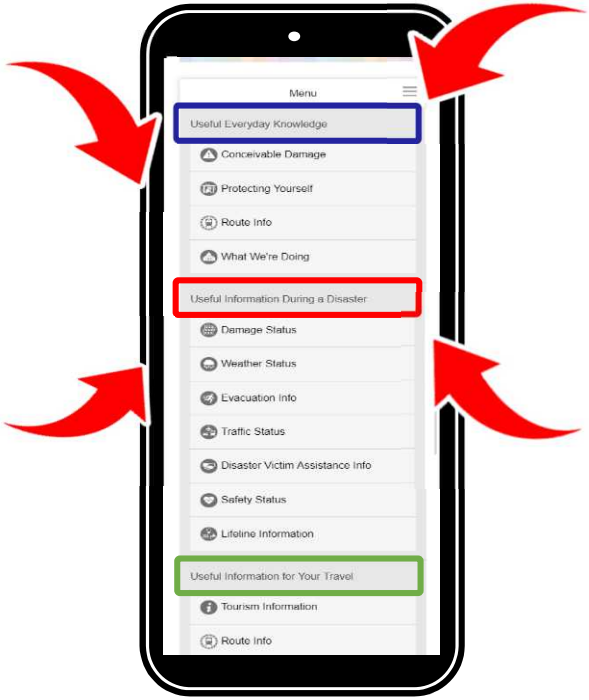
被災者支援情報
避難所や防災センターの基礎知識、行政の防災情報、防災施設を検索できる防災マップ、多言語生活情報などを見ることができます。

ライフライン情報
最新のライフライン状況（電気・水道・ガス・通信）を見ることができます。

安否情報
災害用伝言サービスや安否情報検索サービスから、知人の安否情報を見ることができます。

地域の情報
地方整備局・地方運輸局・都道府県・Xによる地域の情報を見ることができます。

関係機関の情報提供ツールが
一元化



〈日頃から知ってほしい情報〉

被害想定
起こりうる自然災害について、想定される被害状況やハザードマップ等を見ることができます。

身の守り方
災害の基礎知識や、災害時に身を守るための知識を見ることができます。

路線情報
バス・鉄道の路線図を見ることができます。

私たちの取り組み
国土交通省等が取り組む災害対策などの情報を見ることができます。

〈旅のお役立ち情報〉

路線情報
バス・鉄道の路線図を見ることができます。

観光情報
観光情報や無料Wi-Fi、宿泊施設等の情報を見ることができます。

Point 対応言語は８言語



防災ポータル　検索

参考となるWeb情報

〇訪日外客等への災害情報提供
　日本政府観光局（JNTO）等にて、自然災害発生時等に役立つ各種情報提供が行われています。

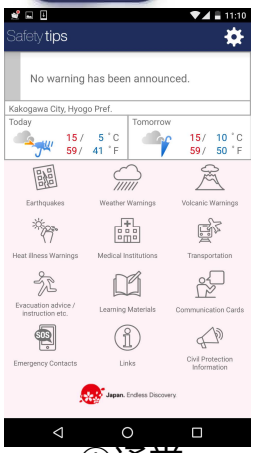
〇多言語コールセンター「Japan Visitor Hotline」（050-3816-2787）
・病気、災害等、非常時のサポート及び一般観光案内を実施。
・365日、24時間、英語・中国語・韓国語で対応。

〇公式X／微博（Weibo）「Japan Safe Travel」
　自然災害に関する警報・注意報、各交通機関の交通障害、感染症や熱中症の注意喚起など訪日中の旅行者の安心・安全につながる情報を配信。
※URL(X)：https://x.com/JapanSafeTravel
※URL(微博)：https://weibo.com/u/7385501623

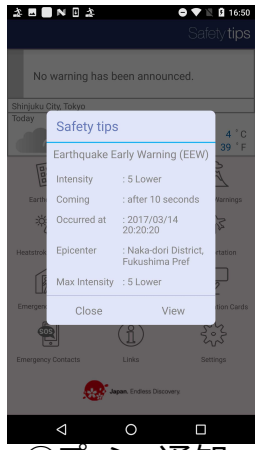
〇JNTOグローバルウェブサイト
　このウェブ内のImportant Notice内の「Japan Safe Travel Information」で、災害情報、主な鉄道・空港・航空の情報、医療関係情報等を提供。
※URL：https://www.japan.travel/en/news/JapanSafeTravel/

※詳しくはコチラ➡
https://www.jnto.go.jp/jpn/projects/visitor_support/safetravelinfo.html

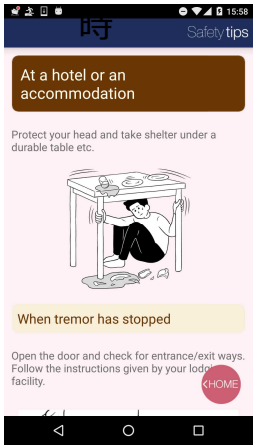
※Safety Tips Appにおける地震発生時のプッシュ通知



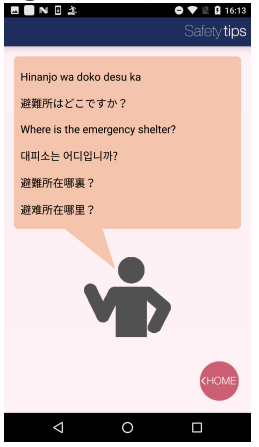
①通常



②プッシュ通知



③取るべき行動



ｺﾐｭﾆｹｰｼｮﾝｶｰﾄﾞ

ご清聴ありがとうございました。

冬のタイヤ管理のポイント

- 大型車の車輪脱落事故防止に向けたタイヤメンテナンスのポイント
- 冬タイヤ・冬期使用におけるタイヤメンテナンスのポイント

2026年

ブリヂストンタイヤソリューションジャパン株式会社
関東技術サービス部

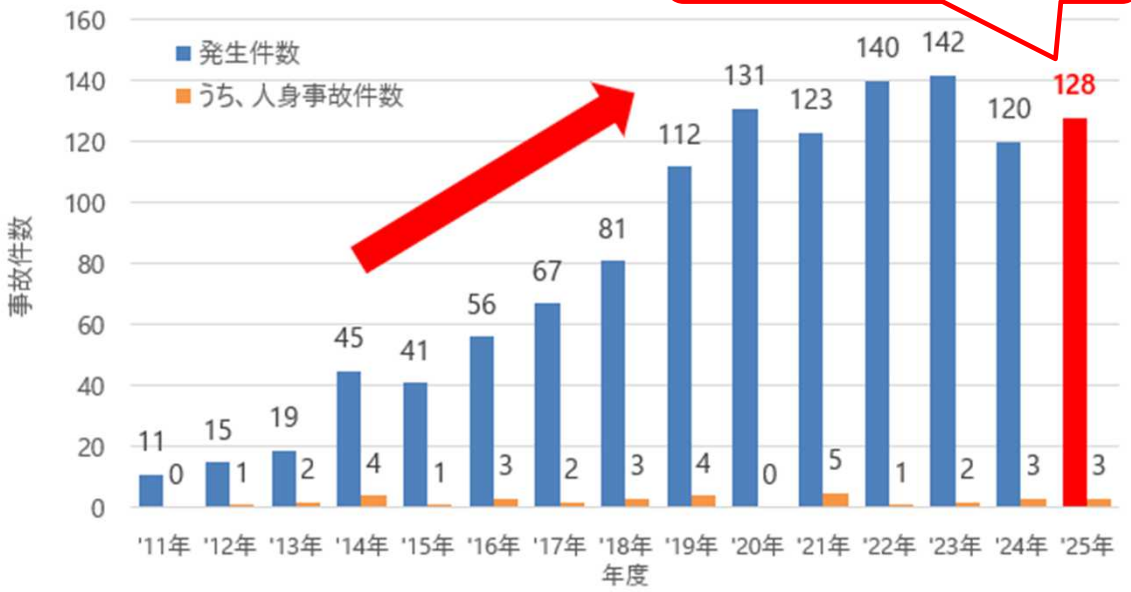
BRIDGESTONE
Solutions for your journey

はじめに　～大型車の車輪脱落事故発生状況～

出典：国土交通省　車輪脱落事故発生状況（令和7年度）

(1) 大型車の車輪脱落事故発生状況推移

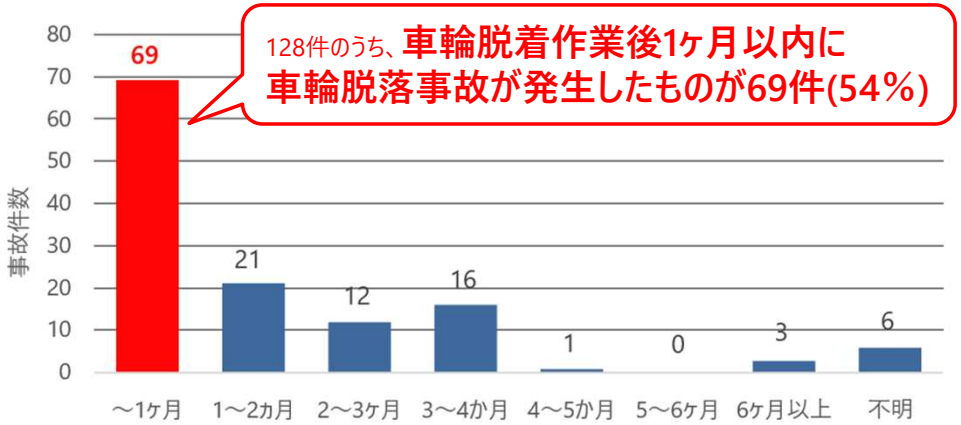
事故件数は、**前年比増加**(人身事故3件)
7年連続100件超(高止まり)



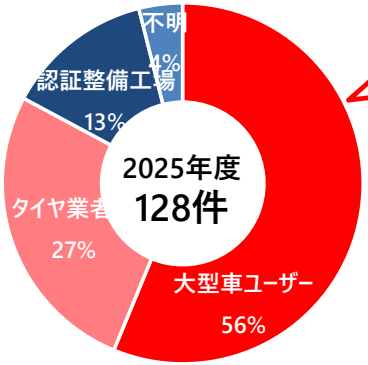
※ 車両総重量8トン以上の自動車又は乗車定員30人以上の自動車であって、
車輪を取り付けるホイール・ボルトの折損またはホイール・ナットの脱落により車輪が自動車から脱落した事故
※ 自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

(2) 2025年度 車輪脱着作業から車輪脱落事故発生までの期間

128件のうち、**車輪脱着作業後1ヶ月以内に**
車輪脱落事故が発生したものが69件(54%)



(3) 2025年度 車輪脱落車両のタイヤ脱着作業者



大型車ユーザー自らの
タイヤ脱着作業が
大半を占める傾向は、
過年度と同傾向

➢ **大型車の車輪脱落事故は7年連続100件超(前年比増加)、また発生期間や脱着作業者の傾向も過年度と同傾向**

BRIDGESTONE

大型車の車輪脱落事故調査結果

■ タイヤ脱着作業時における不備

不備事項	大型車ユーザー（72件）	タイヤ専業店（34件）	整備事業者（17件）
油類未塗布・不適切 	13件	10件	3件
トルクレンチ等不使用 	38件	20件	12件
部品清掃未実施 	28件	13件	3件

■ 車輪脱落事故車両調査結果

➢ タイヤ脱着作業時に
適切な清掃・点検、潤滑剤の塗布や劣化した部品交換が実施されていない
車両を確認

＜調査で確認した各部品の劣化・損傷事例＞

潤滑剤が塗布されていない
(ナットがスムーズに回転しない)



締付不良・潤滑剤が
塗布されていない



ディスクホイールの表面
全体が錆びている



ハブの当たり面に
錆が付着している



➢ 不適切なタイヤ交換作業(油類未塗布・不適切、トルクレンチ不使用、部品清掃未実施)は車輪脱落につながりますので、確実に実施下さい。
➢ また劣化した部品(ホイールナット、ボルト、ホイール)の使用も車輪脱落につながりますので、交換を実施下さい。

第１章：大型車の車輪脱落事故防止に向けたタイヤメンテナンスのポイント

＜本日皆様にお伝えしたいこと＞

① 車輪脱落のメカニズムを知り、“予防のコツ”を知っていただく

② 大型車の車輪脱落防止『国交省 令和8年度緊急対策』の内容
（なぜ、これをやるのか？の理解 ⇒ 整備者様及びドライバー様 への伝達強化）

第１章：大型車の車輪脱落事故防止に向けたタイヤメンテナンスのポイント

＜本日皆様にお伝えしたいこと＞

① **車輪脱落のメカニズム**を知り、**“予防のコツ”**を知っていただく

② 大型車の車輪脱落防止『国交省 令和8年度緊急対策』の内容
（なぜ、これをやるのか？の理解 ⇒ 整備者様及びドライバー様 への伝達強化）

車輪脱落事故が起きる原因

（１）車輪脱落の現象

車輪脱落現象は主に３種類があります

❶ ホイールの ディスク部が 全周割れた！

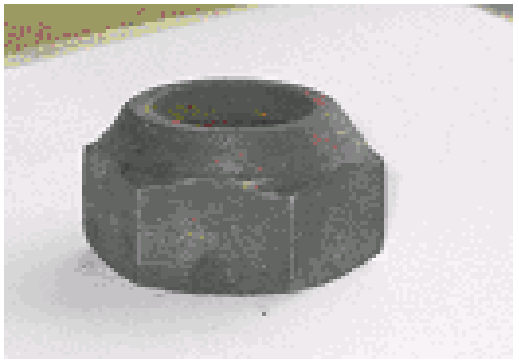


脱着時

❷ ホイールを固定する ホイールボルトが折れた！



❸ ホイールを固定する ナットが抜けた！



脱着後

適切な軸力を発生させる適正作業の実施
(特に、部品の清掃・点検、注油、不良部品交換)

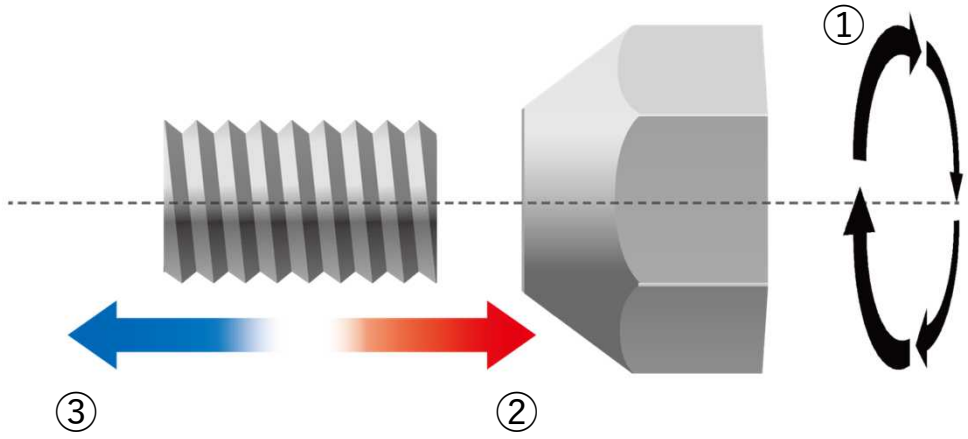
重要ポイント

増し締めを適切な方法・タイミングで必ず実施
（何故やるか　と　いつやるか）

BRIDGESTONE

車輪脱落事故が起きる原因（ナット締め付け作業起因）

（２）軸力とは？(ナット締付けのメカニズム)



① ナットを締めると・・・

② ボルトが引っ張られて

③ ボルトは元の形に戻ろうとする(縮もうとする)力が発生

軸力

ボルトは『ばね』



適切な軸力が発生！

▼

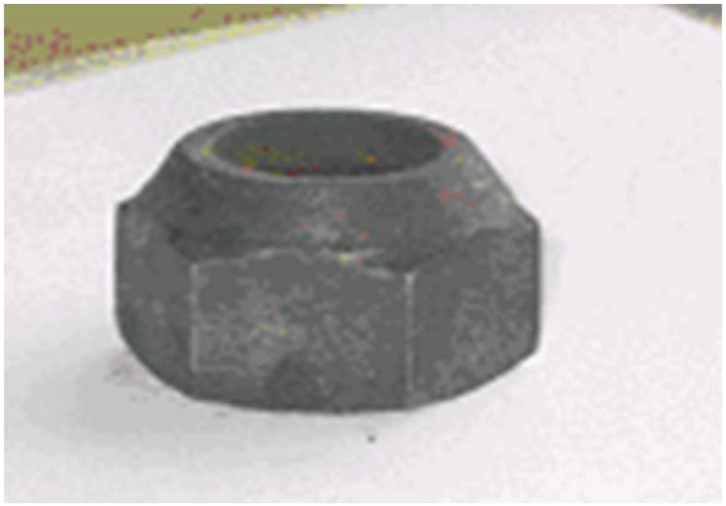
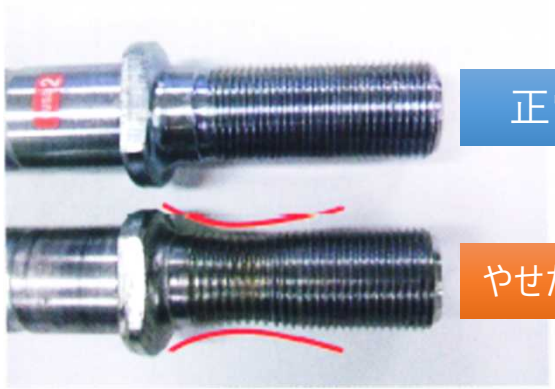
ホイールがハブに固定される

ホイールをナットで固定できるのは軸力によるもの

BRIDGESTONE

車輪脱落事故が起きる原因（ナット締め付け作業起因）

（３）軸力の過不足が引き起こす現象

軸力が**不足**	軸力が**過剰**
	 
【ナット緩み・脱落】	【ボルトの伸び、折れ、損耗】

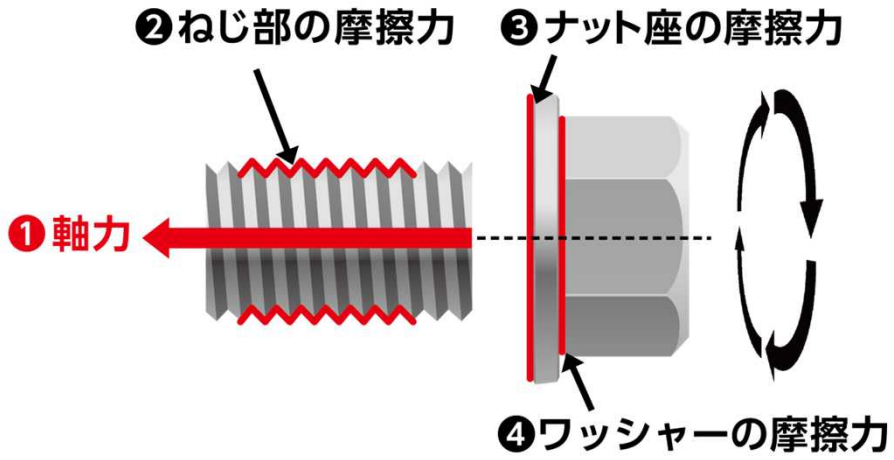
車輪脱落を防ぐためには、**適正な軸力を発生させる**ことが重要

BRIDGESTONE

車輪脱落事故が起きる原因（ナット締め付け作業起因）

（４）規定トルクで締め付けても適正な軸力が発生しないケース

■『軸力』そのものは現場で管理できない。⇒ 代わりに『締め付けトルク』値で管理しています。



＜注意＞
大型トレーラーのISOは車両メーカーによって
ウェット式(油類塗布)と**ドライ式(油類塗布なし)**の2種があるため
車両メーカー及び取扱説明書の確認が必要です

ドライ式（ホイールナットに油類塗布無し）の車軸メーカー例

車軸メーカー	トレーラーメーカー	ホイールナット締付けトルク値
BPW	日本車輛製造	600～660 N·m
	日本フルハーフ	
	日本トレクス	
	昭和飛行機工業	
	日通商事	
FUWA (FUWA TOKYO)	トーヨートレーラー	670～730 N·m
	日本フルハーフ	

適正な軸力を適正なトルク値で管理　・・・　阻害要因：過度な摩擦力、部品異常

★②～④の摩擦力は清掃/油類塗布有無、部品状態で変化

規定トルクで締め付けをしても、摩擦力が大きいと、
適正な軸力を得ることができない

清掃⇒点検（部品交換）⇒油塗布⇒適正トルク締め　で
摩擦力を理想的な状態へ

車輪脱落事故が起きる原因（ナット締め付け作業起因）

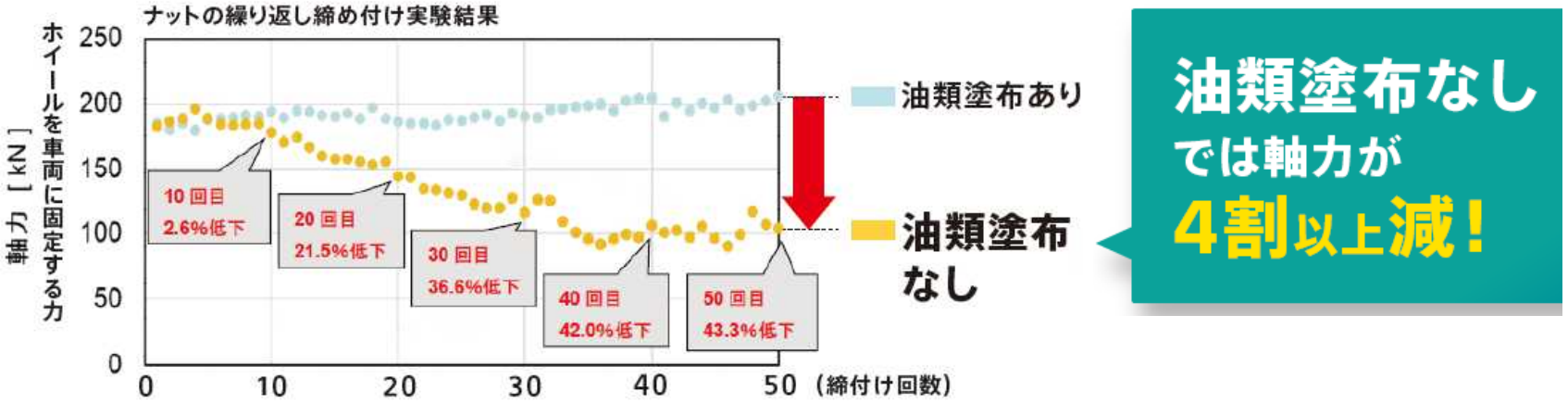
（６）ボルト・ナットへの油類塗布の効果検証（国交省'22年12月リリース内容）

国交省検証

ナットの繰り返し締め付け試験で油類塗布の効果を検証

油類塗布あり・なしでそれぞれ50回ずつ締め付けて軸力を比較！※軸力：ホイールを車両に固定する力

■国交省検証結果：ナット締め付け時の油類塗布



出典：国土交通省 大型車の車輪脱落事故に係る調査・分析検討会 中間取りまとめ（概要版）

国交省検証まとめ

軸力低下抑制のためにも油類の塗布が必要です

BRIDGESTONE

車輪脱落事故が起きる原因（増し締め未実施起因）

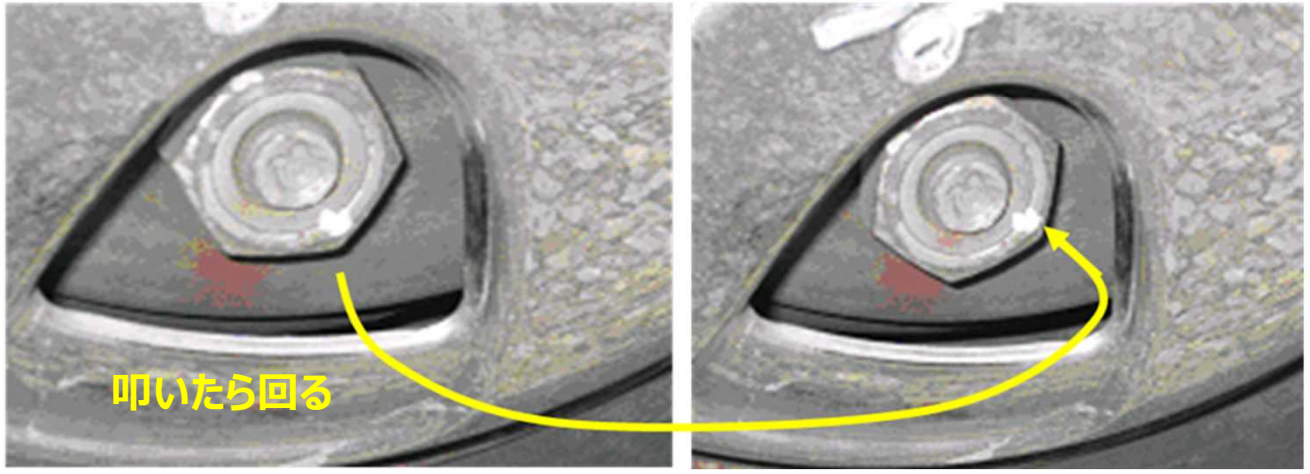
（７）増し締めはなぜ必要なのか

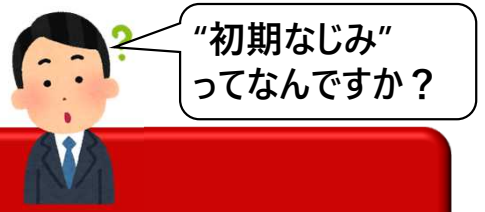


目視で分かるナットの緩み



点検ハンマーで打診検査の結果回ったナット





適正トルクで締め付けを実施しても、
走行後の“初期なじみ”によって、ナットには緩みが生じます

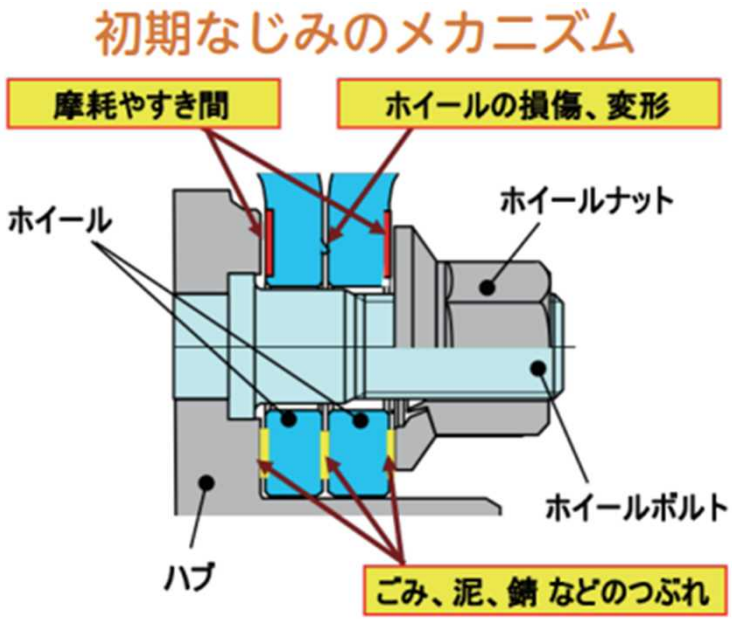
BRIDGESTONE

車輪脱落事故が起きる原因（増し締め未実施起因）

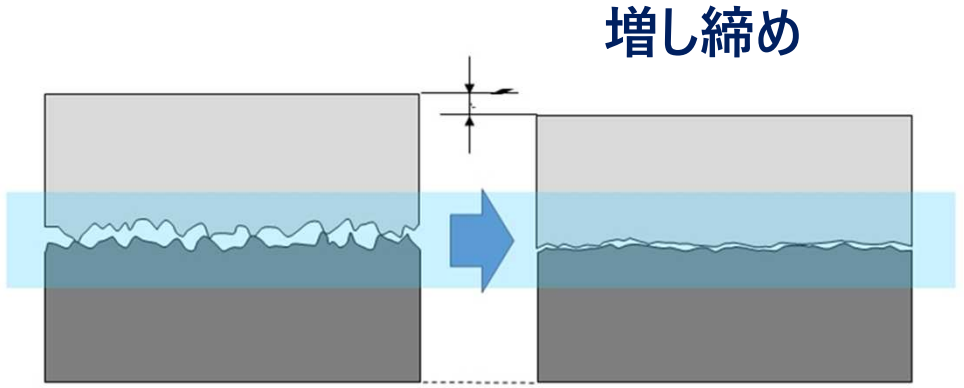
（８）初期なじみとは？~増し締めが必要な理由①~

【初期なじみ：ねじの非回転ゆるみが起きる原因の一つ】

ゆるみ＝軸力低下



出典 JAMA啓発チラシ
https://www.jama.or.jp/operation/truck-bus/wheel_fall_off/docs/TightenTheWheel_leaf_fix.pdf



微細な凹凸が平坦化される
⇒遊間ができる（ゆるみの原因）

遊間を排除し、
ゆるみの進行を抑制することができる

車輪脱落事故が起きる原因（増し締め未実施起因）

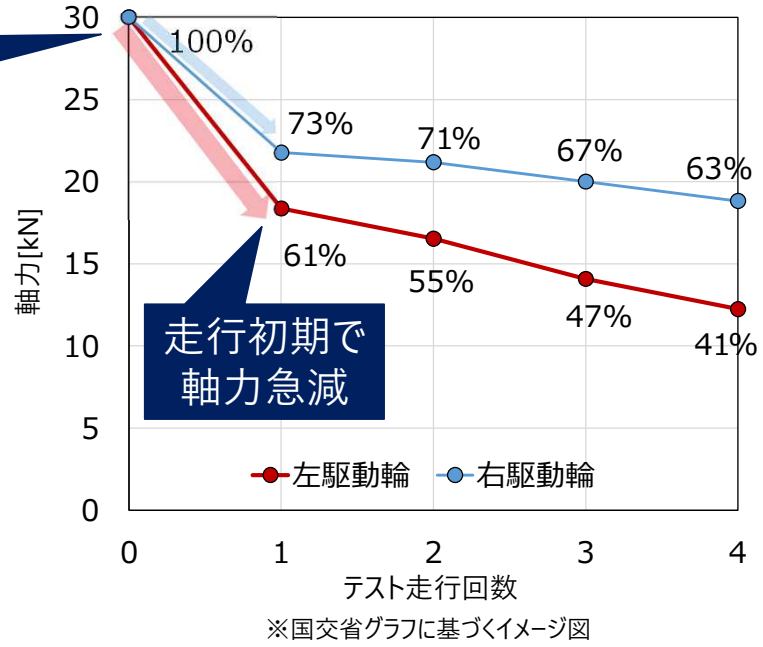
（９）大型貨物自動車を用いた限界軸力確認実験（国交省'22年12月リリース内容）

国交省検証

駆動輪の締付トルクを規定よりも下げて悪路条件のテストコースを走行

左駆動輪・右駆動輪それぞれで初期軸力30kNとした場合の軸力の変化を検証

緩んだ状態で走行開始



※国交省グラフに基づくイメージ図

走行初期で軸力急減

出典：国土交通省 大型車の車輪脱落事故に係る調査・分析検討会 中間取りまとめ（概要版）

締付トルクが規定より小さいと走行と共に**軸力が急減！**

国交省検証まとめ

軸力が低い状態で走行すると走行初期に軸力が急減する

⇒ 走行初期の増し締め実施が効果的

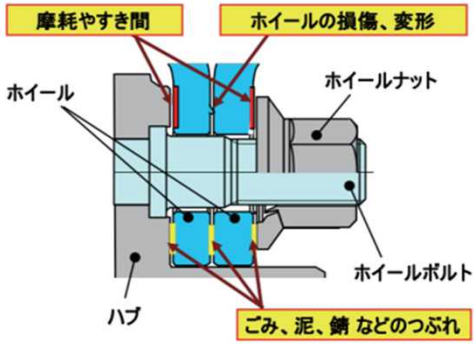
BRIDGESTONE

車輪脱落事故が起きる原因（増し締め未実施起因）

引用：日本自動車工業会　ホイール脱着後は増し締めを確実に！
https://www.jama.or.jp/operation/truck-bus/wheel_fall_off/docs/TightenTheWheel_leaf_fix.pdf

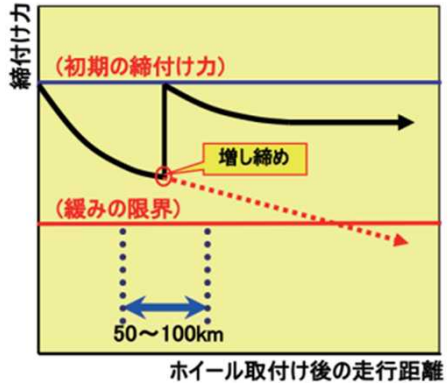
（１０） 増し締めが必要な理由

＜初期なじみのメカニズム＞



- ✓ 規定の締付けトルクで締付けても、走行すると初期なじみによって、締付け力が低下するため、**締付け後 50～100km 走行を目安**に、**規定の締付けトルクでナットを再度締付け**ます。
- ✓ 初期なじみとは、ハブやホイール、ホイール面同士、ホイールとナットの接合面で、微細な凹凸や塗料などが、いわゆる「なじむ」ことによって、締付け力が低下していく現象です。

＜増し締めの効果＞



- ✓ 初期なじみを、そのままにしておくと、締付け力が図のように低下し続け、場合によっては、ホイー ルナットの「緩みの限界」を下回ることがあります。
- ✓ 50～100km 走行を目安に“一度”規定の締付けトルクで再締付けすると、なじみによる締付け力の低下幅は小さくなり、**締付け力が低下し続けることによる緩みを防止**できます。

初期なじみによる締め付け力低下によってナット緩みが生じますので、増し締めが不可欠

第１章：大型車の車輪脱落事故防止に向けたタイヤメンテナンスのポイント

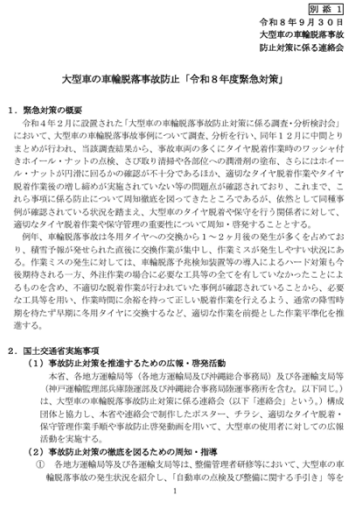
＜本日皆様にお伝えしたいこと＞

① 車輪脱落のメカニズムを知り、“予防のコツ”を知っていただく

② 大型車の車輪脱落防止『国交省 令和8年度緊急対策』の内容
（なぜ、これをやるのか？の理解 ⇒ 整備者様及びドライバー様 への伝達強化）

国交省 令和8年度 緊急対策

出典：26年9月30日 国交省 発表資料



別紙１
令和８年９月３０日
大型車の車輪脱落事故
防止対策に係る連絡会

大型車の車輪脱落事故防止「令和８年度緊急対策」

１．緊急対策の概要

令和４年２月に設置された「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査・分析検討会」において、大型車の車輪脱落事故事例について調査、分析を行い、同年１２月に中間とりまとめが行われ、当該調査結果から、事故車両の多くにタイヤ脱着作業時のワッシャ付きホイール・ナットの点検、さび取り清掃や各部位への潤滑剤の塗布、さらにはホイール・ナットが円滑に回るかの確認が不十分であるほか、適切なタイヤ脱着作業やタイヤ脱着作業後の増し締めが実施されていない等の問題点が確認されており、これまで、これら事項に係る防止について周知徹底を図ってきたところであるが、依然として同種事例が確認されている状況を踏まえ、大型車のタイヤ脱着や保守を行う関係者に対して、適切なタイヤ脱着作業や保守管理の重要性について周知・啓発することとする。

例年、車輪脱落事故は冬用タイヤへの交換から１～２ヶ月後の発生が多くを占めており、積雪予報が発せられた直後に交換作業が集中し、作業ミスが発生しやすい状況にある。作業ミスの発生に対しては、車輪脱落予兆検知装置等の導入によるハード対策も今後期待される一方、外注作業の場合に必要な工具等の全てを有していなかったことによるものを含め、不適切な脱着作業が行われていた事例が確認されていることから、必要な工具等を用い、作業時間に余裕を持って正しい脱着作業を行えるよう、通常の降雪時期を待たず早期に冬用タイヤに交換するなど、適切な作業を前提とした作業平準化を推進する。

２．国土交通省実施事項

（１）事故防止対策を推進するための広報・啓発活動

本省、各地方運輸局等（各地方運輸局及び沖縄総合事務局）及び各運輸支局等（神戸運輸監理部兵庫陸運部及び沖縄総合事務局陸運事務所を含む。以下同じ。）は、大型車の車輪脱落事故防止対策に係る連絡会（以下「連絡会」という。）構成団体と協力し、本省や連絡会で制作したポスター、チラシ、適切なタイヤ脱着・保守管理作業手順や事故防止啓発動画を用いて、大型車の使用者に対しての広報活動を実施する。

（２）事故防止対策の徹底を図るための周知・指導

① 各地方運輸局等及び各運輸支局等は、整備管理者研修等において、大型車の車輪脱落事故の発生状況を紹介し、「自動車の点検及び整備に関する手引き」等を

1

全7ページ

依頼事項（まとめ）

①**余裕を持ったタイヤ脱着作業**の計画を立てる
②**タイヤ脱着作業管理表、日常点検表**を使用し管理する
③**著しい錆など異常のあった部品**（ホイール・ボルト、ホイール・ナット、ディスク・ホイール）は**使用せず交換**する（**新品の状態から４年以上経過**　を第一判断基準）
④**正しい点検・増し締め方法**を関係者に指導する

上記を整備管理者、運転者、タイヤ脱着作業者**全員が自分事として確実に実施**する

※ 詳しくは国交省資料（原文）をご確認下さい

車輪脱落のメカニズム（適正な軸力が大事）を知れば、
依頼事項の意味（なぜ、これをやるのか？）が見えてくる

出典：26年9月30日、10月1日 国交省 発表資料

国交省 令和8年度 緊急対策

輸送事業者様への周知が必要な5つの「お・と・さ・な・い」ポイント



お	正しい点検による事故の防止
と	規定トルクでの確実な締め付け、増し締めの実施
さ	錆びたナットは清掃・交換
な	ナット・ワッシャー間への油類塗布
い	運行前点検でのボルト・ナットの緩み確認

上記5つのポイントについて、社内での周知徹底をお願い致します

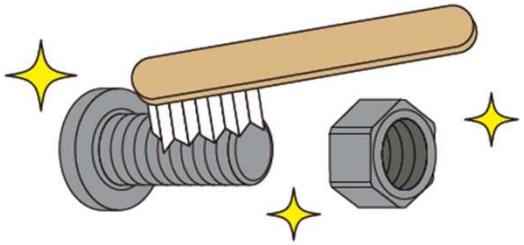
BRIDGESTONE

出典：26年9月30日、10月1日 国交省 発表資料

国交省 令和8年度 緊急対策

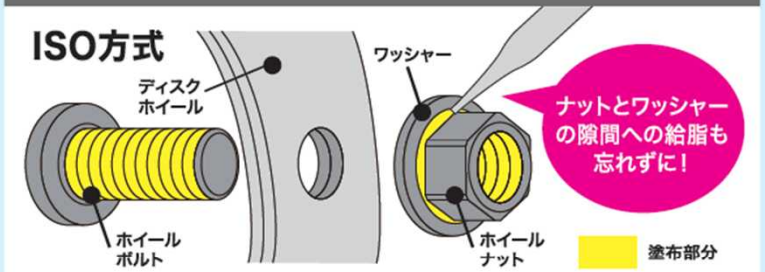
ホイール脱着作業の3つのポイント

1 ホイールボルト・ナットなどを清掃・交換する



ディスクホイール取付面、ホイールナット当たり面、ハブ取付面（ISO方式では、ハブのはめ合い部も）、ホイールボルト、ナットの錆やゴミ、泥、追加塗装などを取り除きます。錆び、亀裂、損傷が著しい場合は交換してください。

2 ホイールボルト・ナットなどに潤滑剤を塗布



ホイールボルト、ナットのねじ部、ナットとワッシャーのすき間にエンジンオイルなど指定の潤滑剤を薄く塗布し、回転させて油をなじませます。ワッシャーがスムーズに回転するか点検し、スムーズに回転しない場合はナットを交換してください。

注）ナットの座面（ディスクホイールとの当たり面）には塗布しないでください。

3 ホイールナットの締め付けをする

必ず規定の締付トルクで締め付けを行ってください。

BRIDGESTONE

出典：26年9月30日、10月1日 国交省 発表資料

国交省 令和8年度 緊急対策

国交省の定める『タイヤ交換作業管理表』



添付①

タイヤ交換作業管理表

登録番号又は車番　　整備管理者確認欄

作業実施者名

実施日 令和　年　月　日

実施箇所		確認・作業内容	結果（運転ノ・交換ヤ）
清掃の実施	ハブ面	ディスク・ホイール取付面の錆や泥、ゴミなどを取り除く	
		○ ハブのはめ合い部（インロー部）の錆やゴミ、泥などを取り除く	
	ディスク・ホイール	ホイール・ナットの当たり面、ハブ取付面の錆やゴミ、泥などを取り除く	
	ホイール・ボルト、ナット	ホイール・ボルト、ナットの錆やゴミ、	
点検の実施	ハブ面	ディスク・ホイールの取付面に著しい摩耗や損傷がないかを確認	
	ディスク・ホイール	ボルト穴や飾り穴のまわりに亀裂や損傷がないかを確認	
		ホイール・ナットの当たり面に亀裂や損傷、摩耗がないかを確認	
		溶接部に亀裂や損傷がないかを確認	
		ハブへの取付面とディスク・ホイール合わせ面に摩耗や損傷がないかを確認	
	ホイール・ボルト、ナット	亀裂、損傷がないかを確認	
		ボルトの伸び、著しい錆がないかを確認	
		ねじ部につぶれや、やせ、かじりなどがないかを確認	
		○ ナットの座金（ワッシャ）が、スムーズに回転するかを確認	
		※ ナットの座面部（球面座）に錆や傷、ゴミが	
油脂類塗布の実施	ホイール・ボルト	ネジ部にエンジンオイルなどの潤滑剤を薄く塗布する	
	ホイール・ナット	ネジ部にエンジンオイルなどの潤滑剤を薄く塗布する	
		※ 座面部（球面座）にエンジンオイルなどの潤滑剤を薄く塗布する	
		○ 座金（ワッシャ）とナットとのすき間にエンジンオイルなどの潤滑剤を薄く塗布する	
	ハブ	○ ハブのはめ合い部（インロー部）に、グリースを薄く塗布する	
付	ホイール・ナットの締め付け	△ ■ タイヤ交換作業時の締め付けトルク値	N·m
保守	ホイール・ナットの増し締め	■ タイヤ交換後、50～100km走行後の増し締めを実施する。	

※ JIS方式が対象。
○ ISO方式が対象。ハブのディスク・ホイール取付面、ホイール合わせ面、ホイールと座金（ワッシャ）との当たり面には、塗装、エンジンオイルなどの油脂類の塗布を行わないよう注意すること。
■ 規定の締め付けトルク値は、車両の「タイヤ空気圧ラベル」の近くに表示されています。
△ 対角線順に2～3回に分けて締め付けること（最後の締め付けはトルクレンチで規定トルクで締め付ける）。
注 この内容に沿ったものであれば、自社の様式を使用してもよい。

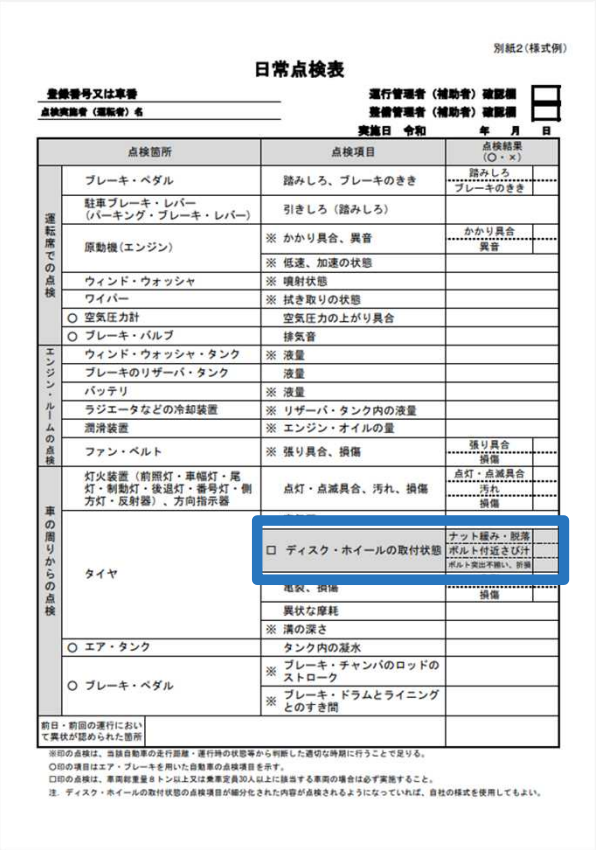
部品の清掃

部品の点検

油脂類の塗布

取り付け
（トルク値記録）

国交省の定める『日常点検表』



別紙2（様式例）

日常点検表

登録番号又は車番　　運行管理者（補助者）確認欄

点検実施者（運転者）名　　整備管理者（補助者）確認欄

実施日 令和　年　月　日

点検箇所		点検項目	点検結果（○・×）
運転席での点検	ブレーキ・ペダル	踏みしろ、ブレーキのきき	踏みしろ ブレーキのきき
	駐車ブレーキ・レバー（パーキング・ブレーキ・レバー）	引きしろ（踏みしろ）	
	原動機（エンジン）	※ かかり具合、異音	かかり具合 異音
		※ 低速、加速の状態	
	ウィンド・ウォッシャ	※ 噴射状態	
	ワイパー	※ 拭き取りの状態	
	○ 空気圧力計	空気圧力の上がり具合	
	○ ブレーキ・バルブ	排気音	
エンジン・ルームの点検	ウィンド・ウォッシャ・タンク	※ 液量	
	ブレーキのリザーバ・タンク	液量	
	バッテリ	※ 液量	
	ラジエータなどの冷却装置	※ リザーバ・タンク内の液量	
	潤滑装置	※ エンジン・オイルの量	
	ファン・ベルト	※ 張り具合、損傷	張り具合 損傷
車の周りからの点検	灯火装置（前照灯・車幅灯・尾灯・制動灯・後退灯・番号灯・側方灯・反射器）、方向指示器	点灯・点滅具合、汚れ、損傷	点灯・点滅具合 汚れ 損傷
	タイヤ	□ ディスク・ホイールの取付状態	ナット緩み・脱落 ボルト付近さび汁 ボルト突出不揃い、折損
		亀裂、損傷	損傷
		異状な摩耗	
		※ 溝の深さ	
	○ エア・タンク	タンク内の凝水	
	○ ブレーキ・ペダル	※ ブレーキ・チャンバのロッドのストローク	
		※ ブレーキ・ドラムとライニングとのすき間	
前日・前回の運行において異状が認められた箇所			

※印の点検は、当該自動車の走行距離・運行時の状態等から判断した適切な時期に行うことで足りる。
○印の項目はエア・ブレーキを用いた自動車の点検項目を示す。
□印の点検は、車両総重量8トン以上又は乗車定員30人以上に該当する車両の場合は必ず実施すること。
注 ディスク・ホイールの取付状態の点検項目が細分化された内容が点検されるようになっていれば、自社の様式を使用してもよい。

- ✓ ホイール・ナットの緩み及び脱落
- ✓ さび汁痕跡
- ✓ ボルト突出不揃い
- ✓ 折損等の異状

「部品の清掃・点検・油類塗布」、「規定トルクでの締め付け」「部品異常の日常点検」の記録が必要です

BRIDGESTONE

ブリヂストンの作業標準

(1) ブリヂストンのメンテナンスサービス~作業標準~



一連作業を“作業標準”として細かくルール化し、高品質サービスで安心・安全をご提供

ブリヂストンの作業標準

(2) タイヤの装着作業~ホイールナットの締付けを4工程で実施~

①着座締め

・タイヤレバーで芯出し
・全数手締め



ど真ん中へ！

②本締め

・300N・m目安
・対角締め



均一に！

③確認締め

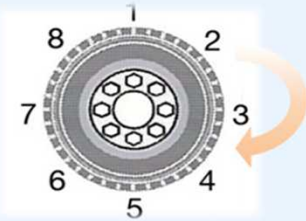
・トルク機器使用
・対角締め



規定トルクで！

④締忘れ防止締め

・トルク機器使用
・順周り



最終チェック！

数回に分けた、丁寧な締め付け作業を行うことで、①トルクのバラツキを抑制、②部品を長持ち

BRIDGESTONE

ブリヂストンの作業標準

(3) 損耗部品の点検・清掃~交換啓発~

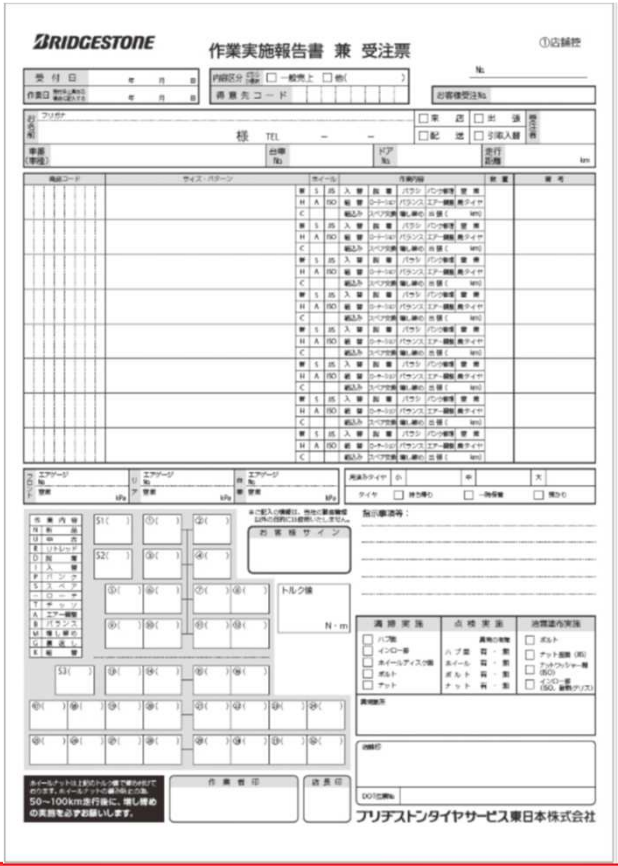
- ✓ **点検を通じ、わずかな不具合も見つけ出し、車輪脱落リスクの芽を元から断つ**
- ✓ **部品の劣化を防ぎ、長持ち**

	FROM	TO
ハブ		
ホイール		

高い“作業品質” 『確実』『迅速』『丁寧』

ブリヂストンの作業標準

(4) 作業報告書（弊社直営店）


BRIDGESTONE

作業実施報告書 兼 受注票

①店舗控

ブリヂストンタイヤサービス東日本株式会社

作業実施報告書(国交省の求める項目を全て網羅)を通じ、
作業内容はもちろんのこと

・締付トルク

・部品の損耗状態

＊状態によっては、交換もご提案します

まで確実にご報告致します。

作業内容を確実にご報告致します

出典：(一社)日本自動車工業会　公式サイト掲載資料

【補足】車輪脱落予兆検知装置

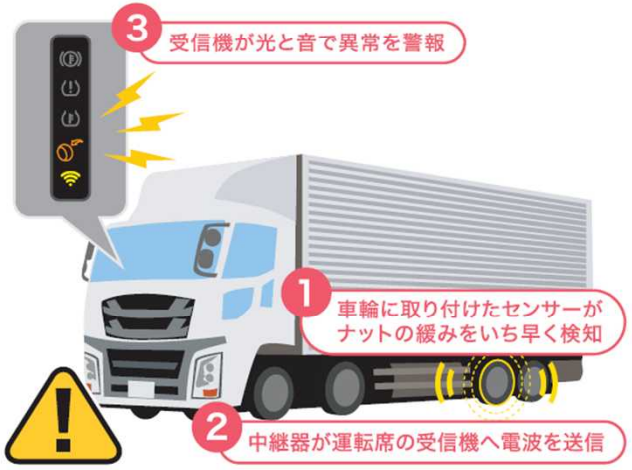
「車輪脱落予兆検知装置」導入のご案内

車輪脱落予兆検知装置とは？

大型車の車輪脱落事故はトラック走行中に発生することが多く、走行中にボルトやナットの異常に気づくことは非常に困難です。

この課題を解決するのが「車輪脱落予兆検知装置」。走行中のホイールナットに異常が発生し、車輪脱落の恐れが生じた場合、予兆をすばやく検知し、ドライバーに知らせます。

車輪脱落事故を防ぐことはもちろんのこと、日常業務で忙しいトラックドライバーの業務負担を軽減するのにも役立つ装置です。



※機能には限界があります。日常点検整備も併せて必ず励行ください。

装置の導入を支える補助金制度

車輪脱落予兆検知装置補助金制度	
補助対象車両	車両総重量8トン以上のトラック 乗車定員30人以上のバス
補助上限	50,000円（後付け装置を含む）
補助対象装置	国土交通大臣が選定した装置
補助申請受付期間	2026/6/30（火）～ 2027/1/29（金）まで ※予算枠に達し次第終了となります。 早めの申請をお願いいたします。

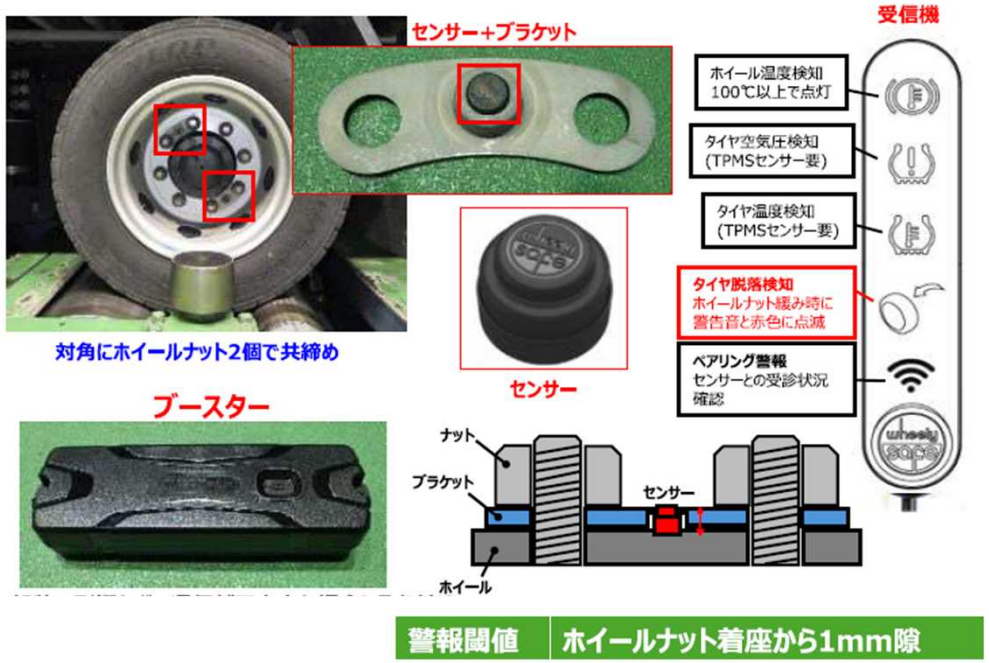
詳しい情報はこちら▶ https://ataj-asv.jp/

BRIDGESTONE

【補足】車輪脱落予兆検知装置

引用：wheely-safe社 HP(https://wheely-safe.com/wheely-safe-connect/)
北海道トラック協会(https://www.hta.or.jp/wp-content/uploads/2024/08/ナット隙間.pdf)
東海理化HP(https://www.tokai-rika.co.jp/event/hitotech/file/20240530111436_19.pdf)

Wheel-Safe社製（ナット隙間検知）



警報閾値	ホイールナット着座から1mm隙

ナットとホイール(ブラケット)の隙間を検知し、
車輪脱落の予兆を通達

東海理化製（ナット緩み検知）



ナットに取り付けた送信機がナット緩みを検知し、
車輪脱落の予兆を通達

事故防止に役立つ機器もございます。併せてご検討ください



Copyright © Bridgestone Corporation

第２章：冬タイヤ・冬期使用におけるタイヤメンテナンスのポイント

＜本日皆様にお伝えしたいこと＞

① 冬タイヤの特徴と冬の環境がもたらす影響を知り、
タイヤの使用・管理に活かしていただく

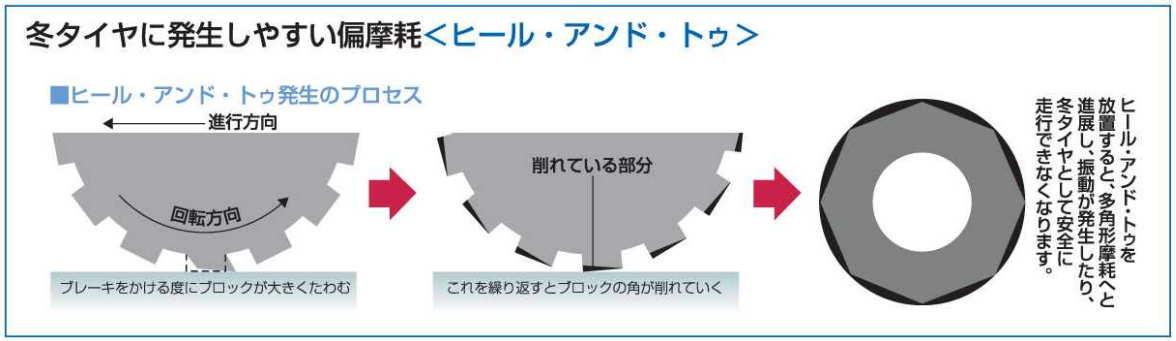
冬タイヤ管理のポイント　（1）ローテーションはお早めに

夏タイヤ　→　冬タイヤ　へ履き替え
（e.g. リブ・ラグ・ミックス）　（e.g. スタッドレス）
↑
オールシーズンとも呼ばれる

① 冬タイヤは溝が深い（装着直後は差：大）

② 冬タイヤとはいえ、雪道以外も走行する

偏摩耗（ヒール・アンド・トゥ）が発生しやすい



■初期ローテーションの実施計画（例）



偏摩耗（ヒール・アンド・トゥ）が発生し易い初期に頻度良くローテーションを実施

冬タイヤ管理のポイント　（2）2冬目以降はプラットホームの確認を

■ 4 つのチェックポイント

① 残り溝のチェック
　__プラットホームが出ていないか？
　__今シーズン乗り切れるだけ残っているか？

② 偏摩耗・キズ・膨れのチェック
　__ローテーションは必要か？
　__タイヤ故障に繋がるような異常はないか？

③ 空気圧のチェック
　__極端に減っていないか？
　__夏場の空気圧設定のままではないか？

④ スペアタイヤのチェック



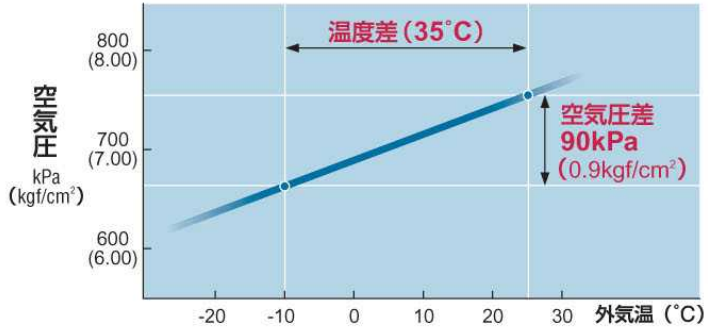
※ “冬用タイヤ”としての使用限界基準（新品溝深さの50%）

冬タイヤ管理のポイント　（3）空気圧管理に気をつけて

■冬は空気圧が低下しやすい

昼夜の寒暖差や走行前後の温度差で
空気圧は大きく変わる

外気温と空気圧　外気温が下がると空気圧が収縮するので、その分空気圧は低下します。



外気温25℃で空気圧750kPaに設定した時の温度低下による空気圧低下率

外気温	空気圧	低下率
25℃	750kPa (7.50kgf/cm²)	——
0℃	690kPa (6.90kgf/cm²)	−8%
−20℃	640kPa (6.40kgf/cm²)	−15%

■適正空気圧管理のポイント

① 適正空気圧の設定
　＿指定空気圧から0～＋80kPa(0.8kgf/cm²)の範囲で高めに設定

② 定期点検・補充
　＿少なくとも月1回以上の点検を冷えた状態で測定
　＿エアゲージで正確に測定しましょう

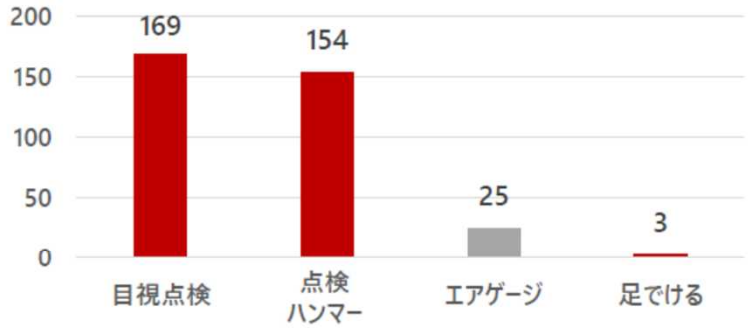
③ バルブコア・キャップの点検
　＿バルブコアから空気漏れはないか？
　＿バルブキャップはちゃんと装着されているか？



冬タイヤ管理のポイント　（3）空気圧管理に気をつけて

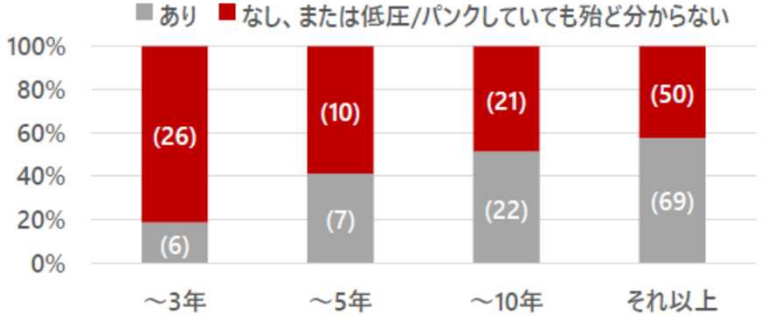
■低空気圧検知の難しさ①

■日常点検におけるタイヤ空気圧の点検方法



93%が
“感覚”頼りの点検

■日常点検で、空気圧の異常(低内圧・パンク)を検知したことがあるか



「毎日実施していると
変化に気づきにくい」
との声

<ブリヂストン調べ>
対象：ドライバー/整備管理者 (241人)
期間：21年3~4月
方法：来店者へアンケート

■内圧の変化に伴う外観の変化



扁平タイヤは内圧低下しても、**外観の変化ほぼなし**

日常点検では、空気圧低下に気づけない可能性が高い

BRIDGESTONE

冬タイヤ管理のポイント　（4）知っておこう冬タイヤ規制

出典：一般社団法人 日本自動車タイヤ協会 資料
冬道走行とタイヤ | タイヤとユーザー| 一般社団法人 日本自動車タイヤ協会　JATMA

積雪又は凍結した路面では、冬用タイヤの装着等いわゆる**防滑措置の義務**が都道府県道路交通法施行細則
又は道路交通規則(運転者の遵守事項)によって規定されています。(沖縄県を除く)
違反行為は、**反則金の適用**となります。(**大型：7千円**、普通：6千円、自動二輪：6千円、原付車：5千円)

■都道府県道路交通法施行細則又は道路交通規則(新潟抜粋)

新潟県：新潟県道路交通法施行細則　第12条第1号
積雪又は凍結のため、すべるおそれのある道路において
自動車又は原動機付自転車を運転するときは、
次のいずれかに該当するすべり止めの措置を講ずること。

イ　前又は後の駆動輪のタイヤに鎖等を取り付けること。
この場合において、他の車両をけん引するときは、
被けん引車の最後軸輪にも鎖等を取り付けること。

ロ　全車輪に、すべり止めの性能を有する
雪路用タイヤを取り付けること。





【補足】ブリヂストン製スタッドレス新商品 W909 ご紹介



TB専用 タフ発泡ゴム採用

W909

V-STEEL STUDLESS W909

ENLITEN®

■ 発売サイズ：全12サイズ

215/70R17.5 123/121J	275/70R22.5 148/145J
225/80R17.5 123/122L	275/80R22.5 151/148J
245/80R17.5 133/131J	295/80R22.5 153/150J
225/90R17.5 127/125L	295/80R22.5 153/150J ※
245/70R19.5 136/134J	285/85R22.5 143/140J
265/70R19.5 140/138J	285/85R22.5 146/143J

※FOR BUS USE

■ 発売日：2026年9月1日

商品特長

最新技術「ロウ・サーマルケース」の搭載により、「新開発トレッドゴム」の採用を実現。
定評のある「トリニティコンタクトパタン」を組み合わせることで、W900のブリヂストン史上最高の氷上性能を維持しながら摩耗性能を大幅に向上。さらに2回リトレッドが可能に。

顧客価値・社会価値

■高い氷上性能により、冬道での安心・安全な運行に貢献
■ライフ性能向上と2回リトレッド実現により、経費削減と環境負荷低減に貢献
■耐偏摩耗性の向上により、省メンテナンス化による輸送業務の効率化に貢献

主な性能

性能	W900対比	
	285/85R22.5（トラクタヘッド）	245/70R19.5（4軸低床車）
氷雪上性能	同等	
摩耗ライフ性能	20%向上	13%向上
耐偏摩耗性（偏摩耗発生量）	47%低減	39%低減
ケース耐久性	向上	同等
2回リトレッド対象サイズ	○	-



Copyright © Bridgestone Corporation