

巻頭言

転換期を迎える 大雪時の道路交通対策

石 田 東 生



地球温暖化に伴う（とよく言われる）気候変動，特に降水現象の激甚化の一つの表れが大雪である。今年も1月の首都圏における4年ぶりの大雪と首都高速道路の4日間にわたる通行止め，2月の福井豪雪では最大1,500台の車両が滞留し，通行再開に3日間を要した。このような大規模な滞留・通行止めは実は過去5年をとっても，平成26年の山梨の国道20号線，平成28年の新潟県内の国道8号線，平成29年の米子自動車道などと頻発しており，大規模滞留や通行止めを引き起こす集中的な大雪は，毎年，わが国のどこかで発生しているといってもよい。一方，集中的な大雪時でも自動車交通は通常時と比べて大きな変化が見られない傾向にある。通常時の道路交通サービスが向上していることもあって，暮らしや産業の道路交通への依存度は上昇を続けており，大雪時でも俄かには移動や輸送方法の変更ができていないと思われる。そして，除雪の担い手である地域建設業の経営問題やオペレーターの高齢化問題・後継者不足など除雪の実施体制も弱体化している。このように大雪時の道路交通確保を取り巻く環境には非常に厳しいものがあり，冬季道路交通確保対策検討委員会が設置され，確保対策が様々な視点から総合的に議論を踏まえて中間とりまとめとして提言がなされた。

この委員会の検討事項は内容は多岐にわたるので詳細は提言書をお読みいただきたいが，最大の提言は道路交通確保に対する考え方を「自らが管理する道路をできるだけ通行止めにしないこと」から，道路ネットワーク全体として大規模な車両滞留の防止と通行止め時間の最小化を図る「道路ネットワーク機能への影響の最小化」へと転換することを求めた点にある。通行確保を貫徹できればそれに越したことはないが，できなかった場合の影響や被害の甚大さを考えての大きな方向転換である。道路管理者には国民生活に大きな影響を及ぼす可能性の高い気象条件下では，それぞれの地域の特性や過去の経験も加味して，通常モードから

危機管理モードに入り，道路管理者間の密接な情報交換と連携のもと，地域住民，企業，公的機関に十分な情報提供を行い，非常時であることの理解と交通行動の適切な変更を強く要請すべきであるとしたのである。気象予測の更なる高度化にも期待しつつ，各道路管理者は路線や区間を単位として，降雪前・降雪時・滞留発生時などの各段階になすべきことをタイムラインとして事前の検討を行い，国が中心になってその整合性を図るとともに，日常的な情報交換や訓練を通じて体制整備をすべきである。この中には，当然，道路管理者以外の公的機関，企業，住民への働きかけも含まれる。集中的な大雪が懸念される場合には予防的な通行規制を行い滞留車両のない中で集中除雪を行うことも重要である。これらは実際には以下の積み重ねにより達成される。提言書では道路管理者のソフトの施策として，①タイムライン（段階的な行動計画）の事前作成，②道路管理者間ならびに地域や民間団体との日常からの協力体制の構築，③除雪作業を行う地域建設業の確保，④道路利用者への利用抑制・広域迂回，チェーン装着の徹底などの積極的な働きかけ，⑤予防的な通行規制による滞留車両の極小化と集中除雪の実施，⑥滞留車両が発生した場合の迅速な対応（リスク個所の事前把握と機材の事前配備など），またハード的施策として，①高速道路の暫定2車線区間の4車線化，登坂車線や付加車線の整備など基幹的な道路ネットワークの整備・強化，②車両待機スペースの確保や消雪融雪装置の設置などのスポット対策も求めている。さらに，社会全体にも利用抑制や広域迂回，チェーン装着の徹底を呼びかけている。

個々の内容には立ち入れないが，特に重要だと考えている施策とそれを実現するための課題について私意見を述べたい。最初は何といっても危機管理モードへの切り替えの判断である。集中的な大雪の可能性が高い場合には，主要な道路管理者（国土交通省地方整備局，都道府県，高速道路会社など）が参集し，それぞれの

情報を持ち寄って空振りという失敗を恐れずに危機モード宣言をすべきである。このための日常的な協議・訓練などを通した連携協働体制の構築が何より重要である。もちろん、精度向上・予測期間の延長などの気象予測のさらなる高度化は期待するところが大い。次は、地域建設業を中心とした担い手の確保である。欧米では標準的となっている5年程度の複数年契約の導入、地域建設業の長きにわたる経験と知恵を最大限活用する性能発注の導入など検討すべき課題は多い。三番目は情報収集と提供の工夫である。ETC2.0、SNS情報などを最大活用できるシステムの構築とその効果的な提供方法の革新が求められる。特に広域迂回をお願いする場合の位置と提供情報の相互関係並びにタイミングは、今年の福井豪雪ではうまく行った面と課題も多いので検討材料としての価値が高い。もう少し広く言うと、集中的な大雪時の経験・教訓・対策効果などのアルカীব的蓄積と共有も重要である。

四番目は高速道路をはじめとする幹線道路では梯団除雪が行われることも多いが、その直後にあらかじめ緊急車両として登録された燃料輸送車、コンビニの配送車など地域生活に直結した車両の走行を認めることなども検討されてよいと思われる。

検討会では幹線道路中心の議論であったが、超高齢化と人口減少が進む地域の生活道路除雪も大きな課題である。今年も福井や新潟などでは公共による除雪の及ばない地域での、自助や共助のあり方が改めて強く認識された。今後、生活道路における除雪のあり方(体制、組織、担い手、AIによる自動化など)についての議論を推進すべきであることを最後に申し上げたい。

道路交通確保対策 (<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/toukidourokanri/pdf03/02.pdf>)

——いしだ はるお 筑波大学 名誉教授——

