

# 道路の雪寒対策 ～平成30年福井豪雪などの経験より～

近畿ブロック主査 池田 豊人

## 1. はじめに

道路上の積雪により自動車がスタックし、それが発端となって、道路上に身動きの取れない自動車が長時間にわたって滞留する事案が毎年のように発生しています。道路管理者には、このような事案を発生させないことが強く求められます。このような事案が発生するたびに発生原因の究明が行われ、除雪機械の増強や待避所の新設などの発生した場所での対策及び通行止めの運用方法の改善などの一般的な対策が実施され、改善する方向に進んでいると感じます。一方、気象変動の影響もあり、このような事案がいまだ後を絶たないのも事実です。この事実は、このような事案防止の難しさを表しているともいえます。

筆者は、近畿地方整備局長の際、平成30年福井豪雪で、国道8号福井県内において、丸3日間、約1500台にわたる滞留車両を発生してしまい、多くの方にご迷惑をかけるという事案を経験しました（写真①②参照）。当時のことは昨日のことにように脳裏に鮮明に残っています。ここでは、この事案などを踏まえて、このようなことが今後できるだけ起きないために、道路管理者の参考になると思うことを書き記したいと思います。



写真① 国道8号あわら市下金屋  
(2018年2月6日13時30分頃)

出典 近畿地方整備局資料



写真② 国道8号坂井市今福高架橋  
(2018年2月8日12時30分頃)

出典 近畿地方整備局資料

## 池田 豊人

1986年(昭和61年)建設省入省、道路局企画課道路経済調査室企画専門官 近畿地方整備局長、道路局長を歴任。現在、日本製鉄株式会社顧問。

## 2. 平成 30 年福井豪雪の経験から

### (1) 雪の予報の難しさ

この福井豪雪の事案の発生した原因の一つに、予報が外れ、豪雪の地域がずれたことがありました。当時、豪雪は福井県の南部に予想されていましたが、現実には北部に豪雪が発生しました。道路管理者は、予報を受け、南部に除雪体制をシフトしておりました。このことが結果的に初期対応の遅れにつながりました。後の検証で、降雪の場所は、降雨に比べ風に影響を受けやすいため、降雪場所に関する予報は非常に難しいことを再認識させられました。

豪雪予報が発出された際には、降雪場所について幅広にとらえて、他の道路管理者の応援を得ることを含めた雪寒体制を敷くことが重要であると思います。

### (2) 幹線道路の恐ろしさ

国道 8 号はいうまでもなく一桁国道です。日本列島の日本海側の中央部の最大の幹線道路です。福井豪雪の事案では、このような国道に何かトラブルがあった際の影響の大きさを見せつけられた思いがします。

まず、この事案は国道 8 号に並行して通る北陸自動車道が通行止めになり、インターチェンジから降りて国道 8 号に大量の車が流れ込んだところに、そのごく一部の自動車スタックして約 1500 台もの車両が連なって滞留しました。並行する高速道路が止まる際の幹線国道への備えは万全に万全を期すことが必要なことを改めて記したいと思います。

この事案の発生後、当時の福井県知事の「首都圏の方は北陸道より関越道が縁が深いかもしれないが、北陸道の交通量は関越道の 2 倍から 3 倍近くある。それだけの幹線道路だということを、関係者にはもう一度再認識いただいて雪寒体制を強化してほしい」という発言が印象に残っています。

### (3) 通行止めのタイミング

直轄国道は、経済社会活動を移動という面から担っており、日頃からできるだけ通行止めにしなないという基本的な考え方で管理を行ってきていると思います。一方、福井豪雪のような事案が発生すると、どうしてももう少し早く通行止めにしなかったのか、といった批判を受けます。この通行止めのタイミングの難しさこそ、スタック車両発生防止の難しさといっても過言ではないでしょう。雪の降り方と場所の相関で判断していくしかありません。雪の降る地域の道路管理者になった場合は、通行止めのタイミングについて、事前にいろいろなシミュレーションをしておくことが重要だと思います。

### 3. そのほかの経験から

#### (1) 通行止め予告の有効性

最近、大雪予想が発表された場合、予想発表後、道路管理者が国道について、「〇月〇日〇時頃の国道〇号の〇〇地点で通行止めが行われる可能性がある」等々の通行止め予告を発表することが多くなりました（資料1参照）。この通行止め予告は有効だと思います。以前、トラック運送業者さんから、「通行止め予告が出されると、荷主様から出発を控えてもよいとの話がある。」といった話を聞きました。大雪の中で、なぜ無理してトラックが走るのかと考えることがありましたが、この話を聞いて、トラック運送業者さんは、荷主から出発を依頼され、その時点で通行止めされていなければ出発せざるを得ない、客観的な情報がない中で、トラック運送業者の方から荷主に対して出発の延期は言い出せないことが分かりました。このようなことから、事前の通行止め予告を出すことで、いわゆる「不要不急の走行」を縮小することができると思います。

#### 近畿地方整備局記者発表資料の事例（抜粋、一部加筆）

発表時間：令和3年12月30日18時00分

発表内容：大雪の影響による通行止めの可能性のある区間について

1. 降雪等の影響により、近畿地方整備局管内において通行止めの可能性がある区間は別添1（略）のとおりです。
2. 不要不急の外出は控えてください。車が立ち往生する恐れがあります。
3. やむをえず外出をされる場合や、お仕事で車を使用される場合には、最新の気象情報、道路情報を確認していただくとともに、チェーンの装着（携行）、広域迂回の実施等の通行ルートの見直しにもご協力をお願いします。また、タイヤチェーンを必ず携行してください。
4. 荷主企業および運送事業者の皆さまも、今後の気象予測をご確認頂き、広域降雪状況によってはスタッドレスタイヤでも走行できない恐れがありますので迂回の実施や通行ルートの見直し、運送日の調整などのご協力をお願いします。

（近畿地方整備局資料より抜粋、一部加筆）

資料1 近畿地方整備局記者発表資料の事例（抜粋、一部加筆）

出典 近畿地方整備局資料

## (2) 降雪時の道路パトロールの増強

私が関東地方整備局道路部長の際、東京都多摩地方と山梨県に豪雪がありました。この際に、国道20号の東京都内区間で2,3台のスタックが発生しましたが、スタック後短時間内で、道路パトロール員により、そのスタック車両を発見でき、大事に至らないことができました。早期発見できた理由は、当該道路管理者である相武国道事務所が道路のパトロール体制を2倍に増強し、パトロールの頻度が増強されていたことです。通常のパトロールの体制では発見が遅れた可能性が大きかったでしょう。

## 4. おわりに

豪雪時に道路に自動車が滞留している写真や映像を見るたびに、平成30年の福井豪雪を思い出し息苦しくなります。このような事案が今後できるだけ発生しないための特效薬はなく、これまでに発生した事案から得られる教訓を地道にひとつずつ実践していくことしかないと思います。

本稿の執筆にあたっては、国土交通省近畿地方整備局の小林賢太郎道路部長をはじめ職員の皆様に情報収集などの労をとって頂いた。ここに感謝の意を表して結びとする。