

# 国道8号親不知地区における集中豪雪対応について

相田 秀樹<sup>1</sup>・飯田 正巳<sup>1</sup>

## 1. はじめに

2016年1月24日、国土交通省北陸地方整備局高田河川国道事務所管内は広範囲にわたり大雪となり、特に国道8号親不知地区において観測史上最大の短時間での降雪を記録した。このため、北陸自動車道が通行止めとなり、国道8号親不知地区では大型車によるスタック車両が発生し、15kmにも及ぶ大渋滞が発生した。

高田河川国道事務所では災害対策基本法の一部改正後、北陸地方整備局管内では初めてとなる、災害対策基本法に基づく道路区間指定を適用し、指定区間内の車両排除及び除雪を実施した。本報分では、その際の対応等について検証し、今後の課題等について報告するものである。

## 2. 概要

国道8号は新潟市を起点として京都に至る、日本海側で唯一の主要幹線道路である。その中で新潟県糸魚川市親不知地区(図-1)は新潟県の最西端に位置し、延長15kmにも及ぶ急峻な斜面や断崖絶壁、日本海側特有の厳しい気象から「天下の嶮」として古くから交通の難所として、名を馳せていた。現在、当地区の10.7km間は一般通行規制区間に指定されている。

今回の災害対策基本法に基づく道路区間指定の適用はこのような急峻な地形条件と短時間豪雪が起因となり実施したものである。

## 3. 2016年1月24日の異常降雪対応

### 3.1 気象概要

1月23日未明から日本上空に非常に強い寒気が入り、24日には北陸地方整備局管内は冬型の気圧配置となった。高田河川国道事務所管内にも断続的に強い雪雲が流れ込み、広範囲にわたり大雪となった。

国道8号親不知地区も1月23日未明から降り始め、24日も断続的に1cm～5cm程度と比較的緩やかな降雪状況であった。

しかし、24日の13時から15時の3時間のみ突然天候が急転し、降雪予測値4cm以下に対して13時：14cm、14時：11cm、15時：13cmと短時間(3時間)で38cmと予測降雪量を大幅に上回る時間降雪量を記録した。(図-2)

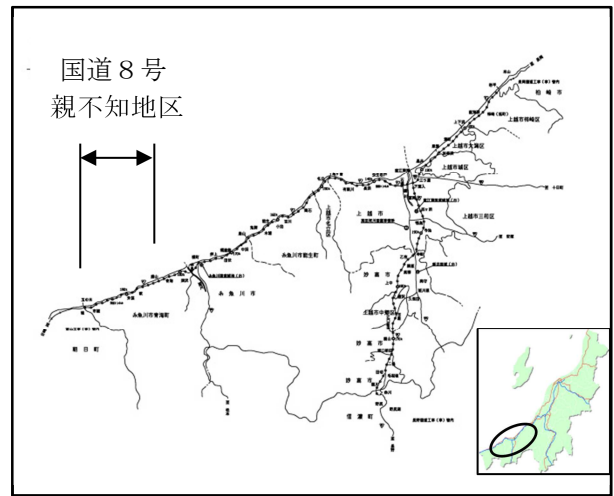


図-1 位置図

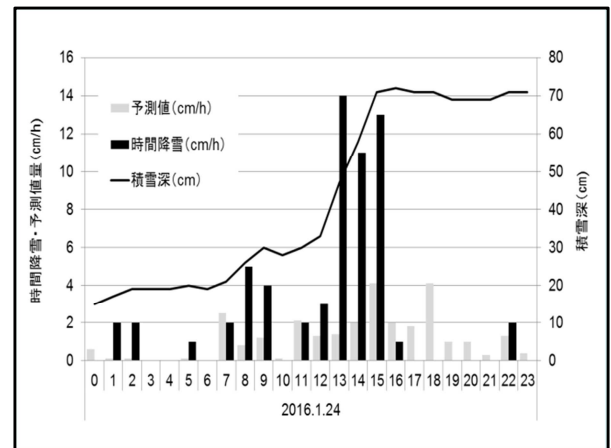


図-2 親不知地区(玉ノ木観測所)気象状況

### 3.2 当日の対応及び時系列

当日の対応は以下のとおりである。(図-3, 4)

- 13時55分 親不知地区を通行する北陸自動車道の朝日IC～糸魚川IC間が気象(大雪)の悪化で通行止めとなる。それに伴い、高速道路の通行車両が国道8号に流入する。
- 14時45分 北陸自動車道の朝日IC～新潟中央JCT間及び上信越自動車道の上越高田IC～上越JCT間通行止めとなる。
- 15時00分 親不知地区にて大型トレーラーAがスタックし、上下線2車線を閉鎖する。(写真-1)確認後、除雪ステーションより牽引車両(除雪機械)が出動し、対応する。

<sup>1</sup> 国土交通省北陸地方整備局高田河川国道事務所 道路管理第一課



写真-1 スタック車両（チェーン未装着車）

d) 15時45分大型トレーラーAの牽引完了後、再度同箇所で大規模車両Bが停車し、片側交互通行になる。これを受けて、高田河川国道事務所は事務所内に災害対

- 策支部を設置し、同時刻をもって注意体制を発令する。
- e) 16時45分 大型車両Bの脇でトラックCが停車し、全面通行止めになる。同箇所を中心に上下線で渋滞が発生する。同地区は迂回路がなく、牽引車両が現地に向かうことが困難と判断し、糸魚川市寺島～同市市振間で災害対策基本法に基づく道路区間指定を実施、同時に警戒体制に移行する。
  - f) 18時00分 糸魚川市大字外波地区～同市市振地区 8.7km間にて通行止めによる集中除雪を実施。この間渋滞が15kmにも及ぶ。
  - g) 22時55分 通行止め区間の車両排除及び除雪が完了する。これに伴い、糸魚川市大字外波地区～同市市振地区の通行止めを解除する。
  - h) 25日8時30分 災害対策基本法に基づく道路区間指定を解除し、同時に警戒体制を平常体制に移行する。

事象	24日						25日					
	12	14	16	18	20	22	24	2	4	6	8	10
北陸自動車道 通行止め		13:55開始				21:00終了						
スタック車両処理 (4台牽引)			15:30頃			20:50頃						
災害対策基本法に 基づく区間指定			15:45開始								8:30終了	
通行止めによる 集中除雪				18:00開始		22:55終了						

図-3 交通規制等の時系列表



図-4 交通規制等の状況図

#### 4. 災害対策基本法を執行するための事前準備

高田河川国道事務所では、災害対策基本法を円滑に執行するため、事前準備を実施してきた。

##### 4.1 手順書の作成

災害対策基本法適用時に一連の業務を円滑に執行するため、手順書（図-5）を作成した。

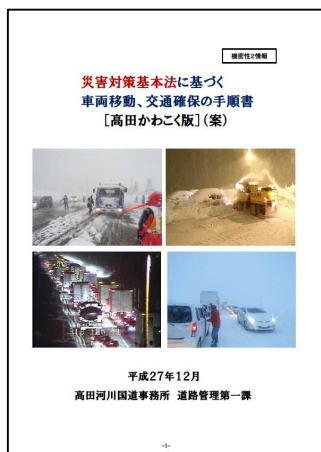


図-5 災害対策基本法の手順書

##### 4.2 事前訓練の実施

高田河川国道事務所管内は、大雪による大型車等の登坂不能及び立ち往生対応が発生するリスクの高い箇所が在るため、降雪期前の11月25日に机上訓練、26日に実働訓練を実施した。

###### a) 机上訓練

災害対策基本法に基づく道路区間指定等の連絡体制について、本局との合同訓練を実施した。その際、関係道路管理者、警察、消防、自衛隊との情報伝達訓練を併せて実施した。（写真-2）



写真-2 連絡体制の机上訓練状況

###### b) 実働訓練

車両移動装置の使用方法や手順について、北陸技術事務所や防災エキスパートを講師に招き、DVDの視聴に

よる座学の後、事務所構内でカーリフティング等にて実際に車両を移動させる訓練を実施した。（写真-3, 4）



写真-3 実働訓練（車両移動手順確認）



写真-4 実働訓練（放置車両移動作業）

#### 5. 課題及び問題点とその対応

国道8号親不知地区での災害対策基本法に基づく道路区間指定については、事前訓練や関係各位の協力もあり、比較的早期に終了することができたが、課題及び問題点が浮き彫りとなった。

##### 4.1 初動体制における緊急時の連絡体制

今回、体制を実施した親不知地区は一般通行規制区間に指定されており、連続雨量140mmの事前通行規制区間であったことから、事務所内の所属課や出張所の任務分担が確立されていた。そのため、通行止めの段取りについてスムーズに対応した。また、関係機関（NEXCO、自治体、警察、その他等全41機関）との情報伝達・連携についてもスムーズに対応することができ、通行止めを早期に解消することができた。

今後は今回の事象を検証し、他地区での大型車等によるスタック車両発生から通行止めの解除に至るまで、更なる改善に向けて対策を検討する。

## 5.2 地元住民への情報発信

当地区は前項で記述したとおり、雨量による通行止めを実施している区間であるため、通行止めを実施する際に当所から発信した「通行止め通知」を基に自治体が地元住民へ斉メールを送信する仕組みとなっている。この連絡先に国道維持出張所の電話番号しか記載しておらず、住民からの生活情報等の電話（コンビニやスーパー等についての問い合わせ）が殺到し、一時回線が繋がりにくくなるなど、本来業務に支障をきたす事態となった。

そこで自治体と協議し、今後の発信では道路に関する問合せとそれ以外の問合せについて、連絡先を分別して情報を発信するように変更した。



写真-5 牽引車両待機状況

## 5.3 トンネルのラジオ再放送

トンネル内で渋滞に巻き込まれた運転者から「ラジオを聞いても通行止めという同じ情報が流れるのみで、一般のニュースを聞くことができない。」との苦情が受けた。これは全線通行止めという重要な情報のため、トンネル及び洞門内のラジオ再放送を発生時からすべて「割込放送」に変更したために起こった事象である。

苦情受付後、放送をハイウェイラジオに切り替え、一般放送が聞けるように措置を講じたが、今後は割込放送にインターバルを持たせることや伝えるべき情報項目について、検討したい。

## 5.4 牽引車両の配置

今回、スタック車両が発生した親不知地地区は、狭い幅員と急カーブ、急勾配が連続する交通の難所である。また、迂回路がないため、登坂不能車による渋滞が発生しても牽引車両（除雪機械）が発生地点に容易に到達することができない。そこで渋滞区間内の牽引車両の通行を確保するため、所轄警察に要請しパトカーによる先導を受けたが、牽引車両が現地に到着するのに多大な時間を要した。

今回の事例を教訓に、当地区における登坂不能及び立ち往生対策を新規に策定し、当該地区近くのパーキングに牽引車両を待機（オペレータの宿泊舎）させる措置を執った。（写真-5）

## 5.5 通行止め時の要員配置

今回、国道及び高速道路が通行止めのため、現地への応援要員が速やかに配置できない状況であった。そこで下記対策を講じた。

事務所から国道維持出張所への応援及び現地での通行止め交替要員及び車両配置をするため、NEXCO管理事務所に緊急依頼し、閉鎖中の北陸自動車道を特別に通

行許可を得て通行し、配置した。第2陣については北陸新幹線を利用して現地に向かった。

## 6. 登坂不能車への是正処置

高田河川国道事務所では、平成26年度より適切なチェーン装置を怠り、路上で立ち往生した大型トレーラー等の安全運転管理者あてに「是正要請文書+登坂不能啓発チラシ」を送付している。今回の登坂不能車は災害対策基本法による牽引となった。そこで重大な交通障害が発生させたことへの認識をもってもらうため、原因となった車両の所有者を特定し、是正要請文書及び登坂不能啓発チラシ(図-6)を送付した。その結果、文書を送付した3社のうち、2社より謝罪の電話をいただいた。



図-6 是正要請文書及び登坂不能啓発チラシ

## 7. おわりに

今回の災害対策基本法に基づく道路区間指定の対応は、関係機関の協力により、適用から約16時間で解除することができた。今後も関係機関と連携を密に行い、冬期間の安全な交通を確保できるように努めていきたい。