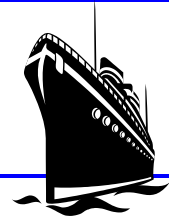


MSI Marine News

トピックス



●海上保険の総合情報サイト **MARINEN@vi** もぜひ、ご閲覧ください。(https://www.ms-ins.com/marine_navi/)

大雪時における車両滞留対策について

近年、大雪による大渋滞や車両の立ち往生が発生しています。国土交通省は2021年3月31日に大雪による道路交通への障害を減らす対策として、2018年策定の「大雪時の道路交通確保対策の中間取りまとめ」を改定しましたので概要をご紹介します。また、2021年3月通達の「冬用タイヤの安全性確認のルール化」、および大雪発生時における柔軟な対応についてもお伝えします。

1. 国土交通省による方針の転換

これまでは道路をできるだけ通行止めせず、道路ネットワーク機能への影響を最小化することを目標としていましたが、2021年3月の改定では「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することが明記されました。

<主な対策>

- (1) 大規模な車両滞留の予兆を把握し的確に対応できるようタイムラインを作成し、降雪前、降雪時、滞留発生時等の各段階の行動計画を策定する。広範囲での通行止めや、高速道路と並行する国道等の同時通行止めなどを躊躇なく実施する。
- (2) やむを得ず立ち往生が発生した場合も想定し、国は他の道路管理者をはじめ関係機関と連携して、中央分離帯開口部やUターン路、路外への救助（退出）場所の情報共有や合同訓練を実施する等、短期間の集中的な大雪への対応に十分備えるとともに、訓練等を踏まえタイムラインの整合性を確認し、適宜見直しを図る。
- (3) 地域状況に応じて排雪を含む除雪手法の選択や除雪体制の増強を図り、大規模な車両滞留を回避する。特に都市高速道路においては、高架部が多く路肩が狭い等の構造上の特性から、冷却作用により路面の積雪が凍結しやすく、車両走行時の視認性確保のために区画線が確認できるレベルまでの排雪が必要。
- (4) 国や高速道路会社など道路管理者が通行止めを行う際は、運送事業者だけでなく荷主に対しても不急の道路利用を控えることや出発時間の変更、迂回などについて協力を求める。物流の途絶を避けるために集中除雪を実施する。
- (5) 貨物輸送のスケジュールやルートを変更しやすいよう、道路管理者は通行規制情報を運送事業者や荷主に直接伝える方法を整備し、SNSなどを活用して適宜情報提供を行う。

2. 冬用タイヤの安全性確認のルール化

2020年12月に発生した北陸道における立ち往生では、滞留した553台の車両のうち7割が大型車でした。また、冬用タイヤを装着していても、縦断勾配5%を超える区間では、立ち往生が多く発生していることが判明しています。この大規模滞留を受け、国土交通省は冬用タイヤの装着の促進および冬用タイヤの安全性確認についてルール化しました。

<ルール化の内容>

- (1) ノーマルタイヤ走行時に雪道で立ち往生した大型車の事業者に対しては指導を実施し、悪質な場合は道路運送法に基づき行政処分の対象となる。
- (2) 冬用タイヤについても、残り溝の深さがタイヤ製作者の推奨する使用限度よりもすり減っていないことの確認が義務となる。



残り溝深さがプラットホームに達している状態。冬用タイヤとしては使用できない。

なお、チェーンを装着した場合は、未装着の場合に比べて発進・登坂性能が向上します。大雪警報が発表されるなど相当量の積雪が見込まれる場合には、冬用タイヤでもチェーンを装着することが推奨されています。

3. 異常気象における柔軟な対応

大雪や台風などの異常気象時における無理な運行により、トラックの車両事故が発生する場合があります。大雪等による被害が予測される場合には、国から示された「異常気象時における措置の目安」を基に、ドライバーの命と荷物を守る為の行動が求められます。異常気象により運行に支障を来すことが予想される場合には、関係者間で連携し、配送拠点に留置する在庫の積み増しや、予定されていた配送時期の前倒し、運送可能域内での荷物の融通を行うなどにより、不要不急の運行を控えることが肝要です。なお、大雪等の悪天候時に輸送を強要し、違反原因行為を行ったことが明らかになった荷主については、荷主勧告制度に基づき、違反行為の再発防止を勧告されると共に、当該荷主名および事案の概要が公表されます。人命の最優先、また被害拡大を防止する為にも、異常気象時には運送事業者および荷主とで連携し、柔軟に対応することが重要です。

⚠ 異常気象時における措置の目安 ⚠

気象状況	雨の強さ等	気象庁が示す車両への影響	輸送の目安*
降雨時 	20~30mm/h	ワイパーを速くしても見づらい	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	30~50mm/h	高速走行時、車輪と路面の間に水膜が生じブレーキが効かなくなる(ハイドロプレーニング現象)	輸送を中止することも検討するべき
	50mm/h以上	車の運転は危険	輸送することは適切ではない
暴風時 	10~15m/s	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚を受ける	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	15~20m/s	高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる	
	20~30m/s	通常で速度で運転するのが困難になる	輸送を中止することも検討するべき
	30m/s以上	走行中のトラックが横転する	輸送することは適切ではない
降雪時 	大雪注意報が発表されているときは必要な措置を講じるべき		
視界不良(濃霧・低雲等)時 	視界が概ね20m以下であるときは輸送を中止することも検討するべき		
警報発表時 	輸送の安全を確保するための措置を講じた上、輸送の可否を判断するべき		

<参考文献一覧>

国土交通省HP <https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/toukidourokanri/index.html>

全日本トラック協会HP <https://jta.or.jp/>

以上