

図4 月別の日平均降雪量

### 3. 冬期の交通確保に向けた取り組み

2021年1月に北陸地方で発生した大雪の影響により、当社の北陸自動車道及び東海北陸自動車道（金沢支社管内）で長時間の通行止めとなったうえに、多くの滞留車両が発生するなど、社会的に大きな影響を与え、お客様に大変ご迷惑をおかけした。当社として、今後このような事象を発生させないためにも大雪時の道路交通確保に対する考え方を「高速道路と平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」から「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」へ転換させている。

上記を踏まえ、名古屋支社における大雪時の取り組み状況について紹介する。

#### 3.1 関係機関との連携について

従前から継続している部分でもあるが、大雪が予想される場合には、国・県・市町村の道路管理者や警察などと連携し、気象予測・道路状況・通行規制などの情報を共有し、道路ネットワーク機能の確保に向けた相互調整を行うことにより交通への影響を最小化するため、タイムライン（3日ほど前からの段階的な行動計画）を作成し、関係機関との連携を図っている。

大雪に関する気象情報が発表された場合などにおいて、他の道路管理者や警察と相互に情報共有を行う連絡室が各国道事務所に設置され、気象情報や道路交通情報を共有するとともに、道路ネットワーク機能を確保するため広報や迂回ルートの確保、除雪強化箇所を選定、相互支援調整などの戦略を策定し取り組むこととし、タイムラインに反映している。

#### 3.2 雪氷車両の調整について

気象予測により各事務所で保有する除雪機械の除雪能力を超える降雪があると判断した場合には、他の事務所や支社など自社内で保有する除雪機械の応援配置計画を速やかに策定するとともに、不足する場合は他の高速道路会社にも応援要請を行うなどの速やかな対応が必要と

なる。

応援配置計画については、気象予測が出された際に速やかに、応援派遣台数算出表（各事務所の雪氷作業ローテーションより算出した除雪能力をもとに必要となる応援派遣台数を算出する表）より、各事務所にて雪氷車両が不足しているかどうかを判断し、不足がある場合は、支社内、必要に応じて他支社も含めた調整を実施することとしている。またこの表は各事務所・支社において、降雪状況及び今後の降雪予測と除雪能力を比較し、通行止めになる時点を推測する目的としても、活用されている。応援派遣台数算出表を一部抜粋したものを表2に示す。また、名古屋支社における過去2ヶ年の応援派遣の実績を図5に示す。

表2 応援派遣台数算出表

雪氷基地名	除雪区画 (含除雪ローテーション範囲)	ローテーション距離 (km/片道)	現状配置要請					今回の降雪時							
			管理上限降雪深 (cm)	除雪回数	除雪開始時間 (h)	除雪終了時間 (分)	目標管理上限降雪強度 (cm/h)	時間単位降雪量 (cm/h)	管理上限以内の降雪量 (cm/h)	必要帰回数 (現地+応援)	応援機回 + 応援必要機回	1機回台数	車両台数 + 応援必要機回	応援可能台数 (①×②)	応援可能台数 (①×②)
豊川	豊川⇄新羽場	11.2	2	1	1.97	118分	1.0	2	60分	2	1	2	2	-2	0
豊田東	豊田⇄豊田JCT	23.9	2	1	1.93	116分	1.0	2	60分	2	1	2	2	-2	0
豊田	豊田⇄豊田JCT	6.7	2	1	1.63	98分	1.2	2	60分	2	1	2	2	-2	0
豊田東・新城	⇄岡崎東	26.1	2	2	1.88	113分	1.1	2	60分	4	2	2	4	-4	0

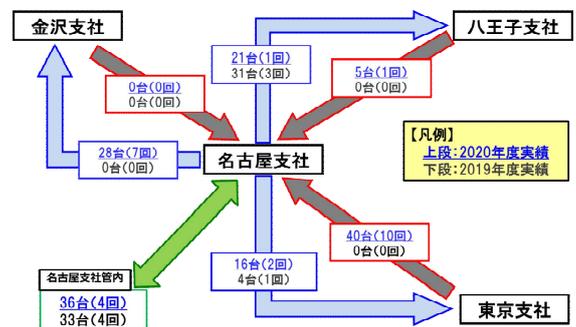


図5 雪氷車両の応援派遣結果

雪氷時期にあつては夜間、休日でも車両調整が必要となる。また、当支社にて降雪がない状況でも、他支社で大きな降雪予測が出ている場合は、車両調整の依頼が来る可能性がある。そのため降雪予測が休日にあり、広域も含めた応援派遣の可能性がある場合は、事前に応援派遣窓口を周知し各事務所の関係者へ共有することで、応援派遣の可能性の意識づけを行い、速やかな対応が出来るような体制づくりをしている。また、雪氷車両の日々の故障状況及び修理予定状況について、関係者と調整し確認することで、車両調整の必要有無についても支社で事前に把握できるようにしている。

雪氷車両の調整における今後の改善点として、応援派遣先で応援車両を有効的に活用できるように事前に必要な車両を明確にしておくため、車両指定が必要な区間等

の整理を行う。表3に整理イメージを示す。

**表3 応援車両の必要規格の整理イメージ**

路線名	管理区間	車両指定(6*4, 6*6, ワンウェイ)	標識車の有無
東海北陸道(岐阜県域)	岐阜	美濃~郡上八幡はワンウェイ	無し
	高山	ワンウェイ	無し
東海環状道(愛知県域)	多治見	無し	無し
	豊田	無し	標識車配置
東海環状道(岐阜県域)	羽島	ワンウェイ	標識車配置
	岐阜	ワンウェイ	無し
東海環状道(三重県域)	桑名	ワンウェイ	無し
東名阪道(愛知県域)	桑名	無し	緩衝措置がない雪氷車両は必要
東名阪道(三重県域)	桑名	無し	無し
伊勢湾岸道(三重県域)	桑名	無し	無し
伊勢湾岸道(愛知県域)	豊田	無し	標識車配置
	桑名	無し	緩衝措置がない雪氷車両は必要

また雪氷車両応援派遣調整表についても、今までは、机上の数値を用いてきた部分があるが、各雪氷車両に配置してある車両位置情報システムの取得データより、実際のローテーション時間や、Uターンに要する時間等の実績値を用いることで、真に必要な雪氷車両の台数を算出できるように改善を行っていく。

### 3. 3 雪氷詰所におけるコロナ対策について

冬期道路交通確保に必要となる雪氷対策作業実施にあたり、作業従事者に対するコロナ対策を実施した。各雪氷詰所の状況を確認した上で、必要なスペースが確保できるか等を各事務所に確認し、対策を実施した。雪氷詰所における具体的なコロナ対策を表4、対策状況を図6に示す。

昨冬期においては、上記対策の結果もあり、コロナ陽性者は発生することはなかった。今冬期についても引き続き実施していく。

**表4 雪氷詰所におけるコロナ対策**

目的	項目	対策の具体
3密[密閉・密集・密接]を避ける	換気の確保[密閉]	空気清浄機・プラズマオゾン発生機の設置
	各詰所(仮眠室)におけるソーシャルディスタンスの確保[密集]	スペースの確保(仮設詰所やトレーラーハウスの設置)、寝具等の固定化(全80基地)
	間近で会話や発声をする密接場面の回避[密接]	打合せ場所、食事場所、連絡員の卓上などに間仕切り(アクリル板等を設置)
咳エチケットや消毒、除菌の徹底	マスクの着用	マスク・フェイスシールドの着用徹底
	消毒液の配備	事務室、仮眠室、車両への消毒液配備
	手洗い、うがいの励行	作業従事者への周知・徹底
体調管理	体温測定	AI式又は非接触型体温計の配備
	健康チェック	健康チェック様式を作成し体温とともに記録

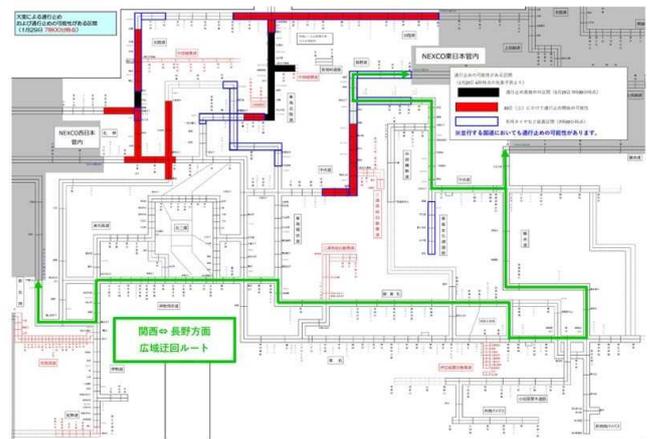


**図6 雪氷コロナ対策状況**

### 3. 4 情報提供について

従前から降雪予測をもとに、大雪3日前程度からホームページやiHighway中日本、ハイウェイラジオ、ハイウェイテレフォン、Twitterなどのほか、情報板や休憩施設のデジタルサイネージ、並びに日本道路交通情報センター(JARTIC)の協力により、事前広報を行っている。雪氷による通行止めについては、お客様に迂回していただくことが重要となるが、実際には、イメージが出来ず、なぜ通行止めとなっているのかを疑問視するお客様がいることを鑑みて、広報についてはなるべく状況が分かるように写真を添付することで、広報を実施しているところである。

これに加え、昨冬期においては雪による広報の際に、お客様に対して通行止めの可能性がある区間と迂回路を広域の路線図で示し、視覚的に把握しやすくした情報提供を実施した。図7に広域経路案内図を示す。



**図7 広域経路案内図**

### 4. おわりに

幸いにも、昨冬期は名古屋支社管内では大雪による通行止めはあったものの、大規模な滞留車両の事象の発生はなかった。今冬期に向け、関係機関と更なる連携強化を図りながら、道路ネットワーク機能への影響の最小化を目標に除雪体制の強化を推進するとともに、情報提供の充実と併せてお客さまにも万全の備えをして高速道路をご利用いただき一体となった冬期の交通確保に向けて安全啓発に取り組んでいきたい。