

交通

検証項目⑩

交通障害及び交通規制の状況及び影響等



警察官による札幌市内での交通整理

○ 検証の視点

- ▶ 大規模停電等に伴い発生する影響（公共交通機関の運行状況、道路交通）
- ▶ 道路損壊による交通障害等

1 平常時の取組や災害予防・応急対策計画など

1-1 交通応急対策計画

道では、災害に伴う道路、船舶及び航空交通の混乱を防止し、消防、避難、救助、救護等の応急対策活動を迅速に実施するための計画を定めている。

国、道、市町村及び東日本高速道路株式会社（以下「道路管理者」という。）が管理している道路や高速道路が災害による被害を受けた場合は、道路の安全、交通の危険防止等のため、通行を禁止、又は制限し、被害状況及び危険箇所を把握し、障害物の除去に努めるとともに、迂回路等を指示して交通の確保を図ることとしている。

また、道路管理者及び道公安委員会（道警察）は、相互に綿密な連携を図るとともに、関係機関の協力を得て、道路及び交通状況の実態を把握し、必要により交通規制を実施することとしている。

1-2 緊急輸送道路ネットワーク計画

緊急輸送道路は、地震直後から発生する緊急輸送を円滑かつ確実に実施するために必要な道路であり、耐震性を有し、地震時にネットワークとして機能することが重要である。

このため、道路管理者と道警察等の防災関係機関からなる北海道緊急輸送道路ネットワーク計画策定協議会では、緊急輸送を確保するため必要な「緊急輸送道路」を定め、緊急輸送道路のネットワーク化を図る北海道緊急輸送道路ネットワーク計画を策定している。緊急輸送道路ネットワークは、災害発生後の利用特性により、図表3-10-1のとおり区分しており、その総延長は、10,710.2kmとなっている（平成30年3月末現在）。

■図表3-10-1：緊急輸送道路ネットワークの区分

区 分	該当道路<道路延長>
第1次緊急輸送道路ネットワーク	道庁所在地（札幌市）、地方中心都市及び重要港湾、空港、総合病院、自衛隊、警察、消防等を連絡する道路<6,907.6km>
第2次緊急輸送道路ネットワーク	第1次緊急輸送道路と市町村役場、主要な防災拠点（行政機関、公共機関、主要駅、港湾、ヘリポート、災害医療拠点、備蓄集積拠点、広域避難地等）を連絡する道路<3,559.7km>
第3次緊急輸送道路ネットワーク	第1次及び第2次緊急輸送道路とその他の防災拠点を連絡する道路<242.9km>

2 主な対応

交通応急対策

地震の影響によって亀裂・陥没等の損傷が発生したり、通行に危険が生じたりした道路の管理者は、道路交通の安全確保のために、交通規制を実施した。交通規制が行われた道路は、それぞれ最大で高速道路が4路線6区間、国道が4路線4区間、道道が14路線20区間であり、緊急輸送道路として指定されている道路についても影響を受けた。

また、ブラックアウトに伴って信号機の滅灯が発生したものの、道警察が手信号で交通整理を行ったことや道民が安全運転を行ったこと等により、重大な交通事故は発生しなかった。一方で、安全な運行が確保できない等の理由により、路線バスや観光バスなどの人員輸送やトラック等による物資の搬送が一時的に困難となり、道民や外国人観光客等に大きな影響を及ぼした。

国、道、関係機関は、鉄道や地下鉄、路線バス、空港などの各種交通機関の被害状況や運行状況を把握するとともに、情報提供や各種交通アクセス再開のための調整及び協力要請を行った。

北海道運輸局については、新千歳空港の再開に伴う旅行者等の空港アクセスの確保と滞留緩和を図るため、北海道電力への電力供給に係る調整を行うとともに、JR北海道や路線バスの事業者と運行再開の調整を実施した。

さらに、外国人観光客への対応として、国や道では、SNSによるリアルタイムな情報発信を行うとともに、ポータルサイト「北海道旅の安全情報」を活用し、交通情報等を一元的に発信した。

3 評価できる事項、課題

評価できる事項

【交通障害等への対応について】

- 関係機関では災害による道路や鉄道、空港などの被害状況の把握に努め、再開にあたっては、利用者の安全を最優先して対応した
- 大規模停電において、信号機が滅灯する中、道警察による交通整理や道民の安全運転により、重大な交通事故は発生していなかった
- 国や道では、主に外国人観光客を対象に「北海道旅の安全情報」という交通情報等を一元的に閲覧できるポータルサイトにおいて、交通の運行情報等を発信した

課題

【交通障害等への対応について】

- 大規模停電により信号機が滅灯し、安全な運行が困難であったことから、路線バスや観光バスなどの人員輸送やトラック等による物資搬送が一時的にできなくなるという影響があった
- 市町村では、町内事業者のバスを活用し、避難者の利便性確保に努めたが、自家用車を使用する方が多く、利用者は少なかった
- 震源地に近い海沿いの市町村では、地震発生直後の住民の高台避難に際し、移動手段には主に自家用車が使用され、道路の路線数も少ない地域でもあったことから、一部で渋滞が発生した

4 課題等への対応に対する提言

提 言

- **災害発生時に優先して確保すべき通行路の指定**
 - ・ 道路損壊、信号機滅灯等により、人命救助のための人員輸送や緊急物資輸送等に支障を来すことがないように緊急輸送道路ネットワーク計画（北海道地域防災計画で規定）で定める道路などのうち、優先して復旧すべき区間を関係機関で協議し、通行を確保する必要がある【国・道・関係機関】
- **関係機関との連携による情報提供**
 - ・ 道路の通行止や鉄道、フェリー、空港などの運行情報は、国や道、各管理者が連携し、代替手段（ルート）や復旧見込みも含めきめ細かく提供する必要がある【国・道・関係機関】
 - ・ 外国人観光客を含めた旅行者等へ「北海道旅の安全情報」といったポータルサイトによる多言語による情報発信や交通機関の運行情報、避難所の開設情報を速やかに提供する方法等について、関係機関と連携することが必要である【国・道・関係機関】
- **自動車による安全かつ確実な避難に係る対策**
 - ・ 海沿いの市町村では地震発生後、津波到達まで暇がないなど、自動車避難となり渋滞の発生が懸念される。このため、自動車避難をせざるを得ない場合に備え、市町村では道と連携し、避難対策の専門家派遣事業による支援を活用するなど避難者が安全かつ確実に避難できる方策をあらかじめ検討し、自動車による避難を限度量以下に抑制するよう各地域で合意形成する必要がある【道・市町村・関係機関】