

首都高速道路 1月22日大雪時における対応の検証結果と暫定対策

| 検証のポイント                           | 検証結果   | 暫定対策  |
|-----------------------------------|--|---|
| <b>1. 長時間の車両滞留</b>                |  | <b>長時間の車両滞留を発生させない</b>  |
| (1) 車両滞留が長時間に及んだのは何故か。            | <ul style="list-style-type: none"> <li>中央環状線（外）西新宿JCTにて、立ち往生車両の発見が遅れた。</li> <li>中央環状線（外）西新宿JCTにて、立ち往生車両の移動に長時間を要した。</li> </ul>   | <b>①車両立ち往生が発生しやすい箇所の監視、レッカー車配備</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>車両立ち往生の発生リスクがある124箇所（過去に車両立ち往生が発生した場所及び縦断勾配5%以上の箇所。ジャンクション、出口を含む）を対象に、交通監視カメラ（CCTV）及び交通パトロールカーによる路面状況と車両挙動の監視を行うとともに、交通管制室の大型図形パネルで車両の走行速度を常時チェック</li> <li>上記のうち発生リスクが高い24箇所については、交通監視カメラ（CCTV）または現地常駐パトロール員により路面状況や車両挙動を常時監視するとともに、立ち往生車両を迅速に移動できるよう、専従のレッカー車を近傍に事前配備</li> <li>上記以外の箇所や出口接続先の一般道路についても、交通監視カメラ（CCTV）や交通パトロールカーによる監視を強化するとともに、レッカー車を増車</li> </ul> |
| (2) 車両立ち往生を防ぐための交通運用は適切に行われていたのか。 | <ul style="list-style-type: none"> <li>車両立ち往生の発生リスクが高い箇所について、路面状況の変化に応じて事前に通行止めをするといった対応が不十分であった。</li> </ul>   | <b>②車両立ち往生による長時間滞留を発生させない交通運用の徹底</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>積雪や凍結など路面状況の悪化が見られた場合は早めに通行止め</li> <li>山手トンネル、横浜北トンネル等の長大トンネルについては、JCTを含む明かり部で路面状況が悪化した場合、全区間を通行止め</li> <li>通行止め後、速やかな除雪作業等を実施し早期の通行再開</li> <li>閉鎖に時間を要する入口については、必要に応じて事前閉鎖を実施</li> </ul>   |
| (3) 車両立ち往生が発生した後の対応は適切に行われたのか。    | <ul style="list-style-type: none"> <li>中央環状線（外）西新宿JCTの立ち往生車両に関しては、状況を把握してから排出完了するまで長時間を要した。また、大井JCTを通行止めして山手トンネル内への交通流入を遮断するタイミングも遅かった。</li> <li>中央環状線（外）王子南出口付近の立ち往生車両に関しても、状況把握から排出完了まで長時間を要した。</li> </ul> | <b>③万が一車両の立ち往生が発生した場合の迅速な対応</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>立ち往生発生箇所の手前側で本線通行止め、入口閉鎖を速やかに実施</li> <li>レッカー車等により、最寄りの出口や入口（逆行）から立ち往生車両を迅速に排出</li> <li>出口接続先となる一般道路の交通処理方針について警察と事前に確認</li> <li>通行の支障となる開通待ち車両に対しては、警察と連携した移動指示や、災害対策基本法に基づく移動指示により速やかに対応</li> <li>強制流出の出口において円滑な流出を誘導するために、通行止め及び迂回案内について関係者と連携</li> <li>山手トンネル、横浜北トンネル等の長大トンネルにおいては、滞留状況に応じた適切な換気運用を実施</li> </ul>   |
| (4) 滞留車両のお客様に対する情報提供は適切に行われていたのか。 | <ul style="list-style-type: none"> <li>滞留車両のお客様に対する情報提供や状況確認が不十分であった。</li> <li>山手トンネルにて滞留していた路線バス等からの電話問合せに回答できなかった。</li> </ul>  | <b>④車両の立ち往生や滞留に関する情報収集の強化、お客様への適切な情報提供</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>首都高HP、携帯アプリ（mew-ti）、ラジオ放送（道路交通情報）、SNS等の様々な手段を活用したお客様目線の情報提供、交通誘導（トンネル内では拡声放送で直接案内）</li> <li>バス会社等との間で情報共有手段を確立</li> <li>回線増などの電話受付の改善を実施</li> <li>お客様の問合せ電話等からの情報に加えて、SNS等を通じてお客様の声を把握</li> </ul>   |
| (5) 滞留車両のお客様への支援は適切に行われていたのか。     | <ul style="list-style-type: none"> <li>山手トンネル内の滞留車両に対して、パトロール車が現地到着まで長時間を要し、お客様に物資を提供できなかった。</li> <li>山手トンネルでは、一部のお客様が避難階段から地上へ脱出した。</li> </ul>  | <b>⑤万が一車両滞留が発生した場合の早めの物資提供等</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>車両滞留が長時間に及ぶ前にお客様への物資提供（水、食料、簡易トイレ）を実施</li> <li>特に山手トンネル内では、首都高バイク隊を機動的に活用し、交通誘導や個別車両への情報提供、状況確認等を速やかに実施</li> <li>お客様の状況に応じた適切な対応</li> </ul>  |

|   |  |  |
|---|--|--|
| <p>(6) 車両立ち往生を発生させないための事前広報や情報提供は十分に行われていたのか。</p> | <p>・事前情報の伝達手段がHP、文字情報板、入口情報板に限られており、チェーン装着など大雪時の注意点に関するドライバーへの事前広報や情報提供が不十分であった。</p> | <p><b>⑥ドライバー等への事前広報、呼びかけの強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・文字情報板等による「冬タイヤ装着、チェーン携行」の事前広報を強化</li> <li>・首都高HP、SNS等に「No!!ノーマルタイヤ」「タイヤチェーン携行、早めの装着を!!」等の強調メッセージを掲載</li> <li>・首都高HP、携帯アプリ（mew-ti）、SNS等に利用自粛の呼びかけを掲載</li> <li>・車両立ち往生が発生しやすい箇所を首都高HPや携帯アプリ（mew-ti）等で提供</li> <li>・降雪予測に基づき、チェーン規制の予告及びチェーン規制中の広報を全媒体で実施</li> </ul> |
|---|--|--|

| 検証のポイント                                     | 検証結果  | 暫定対策  |
|---|---|---|
| <p><b>2. 通行止めの長期化</b></p>                   |   | <p><b>通行止め時間の最小化</b></p>  |
| <p>(1) 今回の降雪量や降雪強度に対応できる除排雪体制を確保していたのか。</p> | <p>・短時間での集中的降雪と降雪後の低温継続に対応できる除排雪体制が不十分であった。</p>               | <p><b>①除排雪体制の強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・グループ会社の体制強化に加えて、建設会社、舗装会社等による応援体制を拡充</li> <li>・建設会社等による応援部隊を含め、降雪予測を踏まえた最大限の除排雪体制を確保</li> <li>・降雪直前から首都高全線において凍結防止剤の増量散布を開始</li> <li>・降雪開始後は凍結防止剤散布と空ダンプの増車走行を継続実施</li> <li>・融氷・砕氷に必要な機材（バーナー、ハンマー、チッパー、ピック等）を追加配備</li> </ul> |
| <p>(2) 除排雪作業をもっと迅速に進められなかったのか。</p>          | <p>・一部路線の除排雪作業に長時間を要した。</p>                                   | <p><b>②除排雪作業の迅速化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通行止め後、従来の塩水散布に加え速やかな除雪作業を実施</li> <li>・交通監視カメラ（CCTV）や交通パトロールカーからの情報に加えて、社員による現地パトロール体制を強化し、除排雪体制の強化を判断するために現地状況を把握</li> <li>・現地状況を踏まえた確実な作業進捗管理、適切な通行再開見通しの設定</li> <li>・応援体制の受け入れ、現場指揮系統、除排雪作業の進め方等に関する現場監督体制の確立</li> </ul>   |
| <p>(3) 通行止めに未然に防ぐための取組みは十分だったのか。</p>        | <p>・車両立ち往生の発生リスクが高い箇所において、車両立ち往生が発生した。</p>                    | <p><b>③積雪・路面凍結抑止の徹底</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両立ち往生の発生リスクが高い箇所は、降雪開始後から凍結防止剤の増量散布と空ダンプの増車走行を重点的に実施</li> </ul>  |
| <p>(4) 他機関への支援要請は適切に行われたのか。</p>             | <p>・他機関との連絡調整や支援要請が遅くなり、支援部隊の受け入れ体制も不十分であった。</p>              | <p><b>④関係機関との連携強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対策本部内の対外調整担当を専任化</li> <li>・国土交通省及び他の高速道路会社との平時からの訓練</li> <li>・国土交通省及び他の高速道路会社との緊密な情報共有、連絡調整</li> <li>・国土交通省及び他の高速道路会社から支援を受ける場合の担当区分や除排雪方法等の作業計画を事前に策定</li> <li>・通行止めの早期解除に向けた警察との緊密な協議・連携</li> </ul>                       |
| <p>(5) 通行止め期間中、お客様への情報提供は適切に行われていたのか。</p>   | <p>・交通状況や開通見通し等に関する情報提供が不十分であった。<br/>・通行再開見通しを公表後に二度訂正した。</p> | <p><b>⑤交通状況や開通見通し等に関する広報、お問合せ対応の強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・首都高HP、SNS等を通じた適切な情報提供</li> <li>・現地状況を踏まえた確実な作業進捗管理を行い、通行再開見通しの公表に関わる適切な情報提供</li> </ul>   |