

日本道路公団北陸支社

調査日：平成 16 年 11 月 8 日（月）

班：道路ネットワーク班

分類別：復旧・復興状況

キーワード別：高速道路、交通ネットワーク、輸送

調査結果

(1)震災直後の状況（初動体制・情報収集等）

- ・阪神淡路大震災を経て、防災要領（危機管理マニュアルに相当）の大幅見直しを実施した（体制強化等）。通行止め等の交通規制を多く経験し、日頃から職員の危機管理意識は非常に高い。総合防災訓練を年 1 回実施している。震度を与えて演習形式でやっている。平成 12 年に防災エキスパート制度（技術者 OB の 17 名が自主的に参画）が制定され、短時間に質の高い点検が可能となっている。
- ・地震計は、以前は管理事務所に一基しか配備されていなかったが、現在は概ね 20km ごとのインターに設置している。震度 5 弱を観測するとその区間は自動的に通行止めとなる。
- ・点検の種別、優先度、流れ、情報の整理方法等を規定する震災点検要項が存在する。日頃より、各種点検を職員が実施しており、早期の状況把握の訓練はなされているが、夜間であったこと、徒歩の点検を強いられたこと、携帯電話が通じなかったこと、強い余震が続いたこと、などで苦慮した。
- ・高速本線で 80 台 290 名が立ち往生したが、車で行くことができず、その保護に苦慮した。歩いてくる利用者からも情報を収集して状況把握に努めた。
- ・ラバーコーン、標識、自家発電機の重油など、本社が他の支社と調整し、翌日には到着した。
- ・阪神高速道路公団から自己完結できる技術者グループが自主的に参加してくれた。

(2)応急修復の実施状況

- ・新潟県の地域防災計画に指定公共機関として登録されており、基本的に県防災本部の応急復旧の優先順位に従う。基本は現場の判断で実施する。
- ・被災区間では長岡管理事務所と湯沢管理事務所が早期復旧作業を担当したが、支社が調整しながら作業範囲を決定した（湯沢担当区間の一部を長岡が実施）。
- ・①緊急車両通行路→②緊急車両通行 2 車線→③一般開放 2 車線→④4 車線へと段階的に格上げしていく戦略である。4 車線確保されていたことが災害対応を容易にした。
- ・本格復興は来春からとなりそうである。そのための測量や調査設計には着手している。のり面は雪解け後にクラックが発生する可能性もあり心配である。

(3)交通規制・管理の実施状況

- ・磐越や長野方面の利用促進は、各種情報提供により実施した。本線上の LED 車も西局から 14 台派遣してもらった。（中越方面の交通を自粛したり迂回したりしてもらうための）情報提供文案について、警察からの要望は特段なかった。ただし、警察協議は必要である。

(4)利用者への情報提供状況

- ・マスコミには積極的に情報提供した（記者発表、見学会）。HP にも詳細情報を掲載した。