

3. 交通規制

大規模災害時には交通規制に多くの職員を割くことに

’ 95.1 兵庫県南部地震 【事務所】

【事例】 発災後2～3日は、職員が交通規制箇所に張り付くこととなった。しかし、圧倒的に被災箇所が多く規制が必要な箇所が多かったため、とにかく人手が足りない状況であった。警察も交通規制に当たることのできる人員はごく少数で、職員が到着すると規制が必要な別の箇所へ行ってしまうこともあり、道路管理者が規制に当たる必要があった。

(国道事務所 道路管理第二課長)

【事例】 交通規制に職員を派遣すると、人手が足りなため、1日中交代なしで現場に出っぱなしの状況となった。連絡手段がないために情報も得られず、交代要員が来るまでその場を離れられない過酷な状況下での作業であった。

(国道事務所 道路管理第二課長)

【事例】 指示を出す側としても、人選に苦労した。(国道事務所 道路管理第二課長)

’ 78.6 宮城県沖地震 【出張所】

【反省・課題】 初動時に警察からの交通整理の要請があり、まずは道路交通の確保が優先と考え、橋梁の点検が後回しになってしまった。結果として、橋梁の変状・損傷等を見逃す等のミスに繋がった。

(国道維持出張所長)



橋梁の通行止め（'78 宮城県沖地震）



交通規制の実施（'03 宮城県北部地震）

大規模災害の初動時には、多くの職員を交通規制に当たらせる必要が生じる可能性がある。

災害対応に関する法律を把握しておく

’95.1 兵庫県南部地震 【事務所】

【事例】 地震が発生する以前から、「危険が大きい場合には道路管理者でも通行規制ができることを知っていた。（『道路法第46条 通行の禁止又は制限』参考資料 P.28）

このため、道路管理者として危険が大きいと判断した箇所では、直ちに交通規制を実施した。六甲山の裏側にある国道176号の斜面崩落箇所の迂回路は県道であり、直接の道路管理者ではなかったが、県道の交通規制（片側交互通行）も実施した。このような大災害時には、思い切って臨機応変に行動しなければならない。（国道事務所 副所長）

【事例】 震災の際には、道路通行の安全のため道路上の障害物は道路管理者が撤去すべきであると考えた。震災当時は、車両の撤去に関する法律は無かったが、車両も含めて撤去を行った。

（国道事務所 副所長）

平成11年12月に道路法が改正され、車両の撤去に関して記載されることとなった：道路法第67条の2 長時間放置された車両の移動等（参考資料 P.28）

事前に関連法律を把握しておくことで、現場での適切な対応を行うことができる。



被災当日の渋滞の様子（'95 兵庫県南部地震）

警察は交通規制の協議もできないほど多忙

' 95.1 兵庫県南部地震 【事務所】

【事例】 通行止め等の規制は、道路交通法上は警察との協議が必要である。復旧工事に伴う道路の通行止めの位置・範囲の変更にも、当然警察との協議が必要になるが、警察も手が回らないため、現地立ち会いなどの協議もできず書面をおいてくることになった。通行止めにかかる交通整理は、職員が対応せざるをえなかった。

(国道事務所 副所長)

【教訓・アドバイス】 災害対応時には、警察も多忙を極める。道路管理者の警察との協議事項は、交通規制・放置車両の撤去・路上倒壊家屋等の撤去・その他多岐に渡るが、警察とは災害対応の状況に応じた対応方法を事前に協議しておくことが重要である。

(国道事務所 副所長)



警察と共同で交通規制を実施（'04 新潟県中越地震、長岡国道事務所）

道路の交通規制には、原則、警察との協議が必要だが、大災害時には警察側で対応が困難となることもある。このため、普段から警察との協力体制を確立するよう心掛けるとともに、事前に状況に応じた対応方法を協議しておくことも必要である。