

北海道開発局

札幌開発建設部 道路交通管理室

高規格幹線道路の 安全で快適な 走行を支える



■開発局が初めて管理する 高規格幹線道路とは？

わたしたちが一般的に高速道路と呼んでいる高規格幹線道路は全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路のことで、大別して国土開発幹線自動車道と一般国道の自動車専用道路があります。道内には国土開発幹線自動車道として北海道縦貫自動車道と北海道横断自動車道があり、日本道路公団が管理しています。また、一般国道の自動車専用道路として現在5路線が整備中で、このうち、日高自動車道と深川・留萌自動車道の一部が昨年供用開始されました。

この日高自動車道と深川・留萌自動車道の国の管理区間を担当しているのが、北海道開発局札幌開発建設部道路交通管理室です。札幌市の中心部が見渡せるビルの12階にある道路交通管理室に室長の見延勲英道路交通管理官をお訪ねしました。

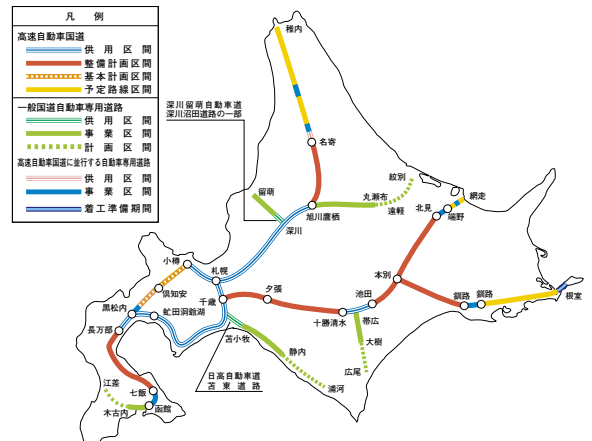
■24時間体制で安全監視

高規格幹線道路は高速で走行するため、路上障害や路面に異常があれば大きな事故に結び付きます。そこで、安全で快適な走行を確保するための仕事をするのが道路交通管理室です。日常業務としては、道路パトロール、非常電話、CCTVカメラ、各種

気象観測機器などから情報をすばやく集め、その情報をコンピューターを使って処理、道路情報板にリアルタイムで状況を表示してドライバーに必要な情報を提供しています。事故が発生した場合や異常気象時には、関係機関に連絡を取り危険の回避を図っています。また、道路利用者に対する交通安全の啓発や高規格幹線道路の事故防止に関する企画、指導など、常に現場の事務所と一体となって24時間体制で安全管理を行っています。

■気象条件の異なる 日高自動車道と深川・留萌自動車道

苫小牧と浦河を結ぶ日高自動車道（計画延長120km）は、現在苫小牧東ICと厚真ICの間19.7kmが開通し、そのうち、苫小牧東ICと沼ノ端西ICの間4.0kmは日本道路公団が管理し有料ですが、昨年7月6日に開通した沼ノ端西ICと厚真ICの間15.7kmは北海道開発局が管理し無料で利用することができます。現在は暫定2車線整備分離2車W=7.0m×2)で、最高規制速度は80km/hです。日高自動車道が整備されることで、日高地域の新鮮な農水産物の輸送など物流機能が充実されるとともに、観光の振興や地域開発プロジェクトの支援など、日高地方の発展に大きな効果をもたらすと期待されています。



北海道の高規格幹線道路網図（平成10年9月現在）

この地方の気象は、夏は霧が発生し、冬は雪が少ないものの風が強く気温も低いのが特徴で「12月から2月にかけては日最低気温が平均でマイナス10度になり、路面が凍結します。見た目には凍結しているかどうか分かりづらいので、パトロールの時には車から降りて確認してもらいます。凍結防止剤を散布するタイミングが大変重要になってきますね。」室長は、冬の路面管理には特に神経を使っているようです。

また、深川・留萌自動車道は深川市を起点に留萌市に到る自動車専用道路（計画延長50Km）です。現在深川JCTと秩父別ICの間11.6kmが開通し、深川JCTと深川西ICの間4.4kmを日本道路公団が管理。深川西ICと秩父別ICの間7.2kmを昨年7月23日から北海道開発局が管理し、日高自動車道同様、無料で利用できます。現在、暫定2車線整備（W＝12.0m）で、最高規制速度は70Km/hです。この路線が整備されることで水産加工品や果実、野菜などの生鮮農水産物の消費地への流通拡大等が可能となり、路線周辺の産業振興が図られます。

この地域は北海道でも有数の豪雪地帯にあり、ひと冬の降雪日数は60日以上にもなり、累計降雪量が5mになる年も珍しくありません。また、吹雪の発生が多く除雪作業を頻繁に行わなければなりません。やはりこちらも冬期間の管理には日高自動車道とは違ったご苦労があるようです。気象条件の異なる二つの路線を抱えて「かえって参考になることが多く、これから供用開始する路線の管理に反映できそうです。」と前向きにとらえる見延室長です。

■色々なことが起こる

開発局が管理する初めての高規格幹線道路なので、思わぬトラブルもあるようです。

国管理区間は今のところ無料のため高速道路という意識がないのか、路上で車を停めてパンクを直したり、記念撮影をしたり。歩行者はもちろん自転車や125CC以下のバイクも走行できないのですが、自由に自動車道に入ってこられるので、先日は小学生が自転車を走らせるケースも。また有料区間に入った途端、よっぽどお金を払いたくなかったのか、オンランプを逆走する車もありました。

■全員そろってこない

道路交通管理室の職員は室長以下9名。この外に業務委託先から5名。職員は2交替、委託員は3交替で、365日、正月も日・祝祭日もなく24時間体制で業務を遂行しています。

「ですから、職員全員が顔をそろえることはありません。それだけになおのこと、この室はもちろん、現場で仕事に従事している職員、受託者、維持業者、さらに仕事を支えてくれている家族を含め、一体となったチームワークが欠かせません。道路管理というのは、地味な仕事です。何もなくて当たり前なのです。今日も一日事故がなかったと胸をなで下ろし、われわれの仕事で安全が確保されたと自己満足し、また明日も事故なしをめざして頑張ろう、という毎日ですね。」

道路の状態が均一でなく、いい路面の所もあれば悪い路面の所もあるという状態が事故の原因になりやすいのだそうです。

「道路公団の管理する道路は良かったけれど、国が管理する区間は悪くて事故になった、と言われないうちに気をつけています。この仕事が始まる前



に、兄貴分である日本道路公団さんに寝袋持参で行って、どんな事象が起こるのか勉強させてもらいました。」

■管理者・利用者一体となった安全対策を

関係機関との連絡調整業務が中心の道路交通管理室。そのため専門官以上のベテランをそろえ、平均年齢は45歳と少々高め。変則的な勤務体制に加え、夜通しの管理は体力的にも大変です。

「年をとると回復が遅くてね。」と苦笑しつつも自らも体力づくりを心がけていて「休日は妻や高校生の娘とパークゴルフに出かけるのが楽しみです。冬は滝野公園で歩くスキーをやっています。」と、はつらつとした表情が印象的です。

「情報化時代を迎え、道路においても、管理者が力づくで管理する時代は終わりました。これからは例えば、道路が凍結してすべるといような状況の時、気温を表示するとか、すべる度合いを知らせるとか、利用者に適切な情報を提供し、利用者自らが危険を判断して安全な運転をするなど、道路管理者、利用者一体となった安全対策が必要です。そのためのシステム構築を図りたいですね。」と熱っぽく話す見延室長でした。



見延 勲英 室長