

日本道路公団北海道支社旭川管理事務所

和寒まで供用区間が延長し、 さらに快適な北の道を約束します。



日本道路公団北海道支社
旭川管理事務所
葛西 務 工務助役



高機能舗装を採用し安全性を 高めた道路はこれからの標準仕様

平成12年10月4日に道央自動車道、旭川鷹栖IC～和寒IC間29kmが開通。

この新しい区間を管理しているのが日本道路公団北海道支社旭川管理事務所です。

道央自動車道は、高速自動車国道北海道縦貫自動車道の一部で、昭和47年2月の冬期オリンピック札幌大会の開催に合わせて、昭和46年12月4日北広島IC～千歳IC間の供用が開始されて以来、順次供用区間を延長してきました。旭川管理事務所では奈井江砂川IC～旭川鷹栖IC間の59.1kmと、高規格幹線道路（深川留萌自動車道）のうち深川JCT～深川西IC間4.4kmを管理し、今回の旭川鷹栖IC～和寒IC間の開通により総管理延長は92.5kmとなりました。

旭川鷹栖IC～和寒IC間は高機能舗装というこれまで以上に優れた舗装を採用しているのが特徴で、葛西工務助役からその内容をうかがっています。

「分かりやすく説明すると、お菓子で“雷おこし”というのがあるでしょう（笑）。ああいう具合にすき間のある材料を使っているんです。メリッ

トは、まず雨が降っても雨水がどんどんはけていきますから路面に雨水が溜まらず、スリップ事故を減少させる効果があるという点。ライトの乱反射を防ぎ、摩擦音を吸収するので音も静かです。本州ではかなり普及してきましたが、今回、初めて北海道でも採用することになりました。今後の延長区間については、これが標準仕様になると思います。」

また、今回は暫定2車線の併用ですが、試験的に区間によっては外側2車線だけを走らせるようにして、中央をあけ正面衝突を避けるよう工夫し、より安全性に配慮した設計がなされています。

北海道屈指の豪雪地帯を抱え、 万全な除雪対策が期待されています

高速道路に限らず、どの道路も道路管理者にとって冬期間は神経を使う時期です。旭川管理事務所は札幌と旭川を結ぶ北海道でも幹線中の幹線区間を管理するだけに、除雪対策は万全でなければなりません。万が一、国道12号が事故などで交通止めになった場合、是が非でも車を通すのが使命、というぐらい除雪は大切な問題です。「冬期間の非

常召集は当たり前。所有する除雪関係車両は5梯団で、その内訳は除雪車が15台、標識車が5台で成り立っており、1梯団は除雪車3台と標識車1台の編成です。」と葛西工務助役。

基本的に除雪方法は、除雪車3台が追い越し車線から走行車線側に一定間隔をあけて走行。3番目の除雪車と標識車が一列に走行して、一般車両が後ろからついてくるようにして安全をはかります。ところが、除雪車は30~40km/hのノロノロ運転。「なかには無理やり除雪車を抜いていく一般車もあれば、除雪車の前に止まったかと思うと除雪車を蹴飛ばしたり、バックミラーを壊して逃げてしまう一般車もあるんです。」と葛西工務助役は困った表情をうかべ苦笑。大変危険なので、除雪車を抜くようなことはしないでと呼びかけています。

また、凍結防止剤の散布のタイミングも非常に重要で、スタッドレスタイヤが主流になった現在、タイヤが変わる時期には路面を凍らせないように細心の注意を払います。厳寒期にはブラックアイスバーン状態になると事故の危険性を大きく伴うため、「白管理」といってある程度の積雪状態を保ち、状況に応じた細やかな対応が冬道の安全走行を約束します。

立地的に見ていくと、奈井江砂川IC~深川ICまでは標高70~110mの穏やかな丘陵地帯ですが、深川ICを越えると山岳地帯となり起伏に富んだ地形が続き、気象条件もガラリと変わります。よく一般のドライバーから、「旭川へ向かう途中、深川を過ぎたぐらいから吹雪になって運転も慎重になった。」という声を聞きますが、これも地形的な影響からです。この区間には道央自動車道での最高標高地点(305m)があり、平成10年度には累積降雪量1620cmを記録しました。道路の両端には雪の壁ができるほどで、豪雪地帯といっても過言ではないでしょう。ちなみに平成10年度の除雪作業は1219回、投雪作業は661回、薬剤散布作業は821回で、例年よりもはるかに多い回数でした。



ITVカメラで道路状況を把握

職場は日本全国。どこへ行っても、情熱を持って仕事にのぞむ覚悟

ときには道路にとんでもないものを落として行くドライバーがいます。奈井江砂川IC~滝川ICで、転々と魚がつかまって落ちていたことがありました。魚は脂分があるので、車両が踏みつ必ずとやっかい。規制をかけて1匹、1匹拾っていたそうです。ご苦労さまでした。また、これは女性ドライバーに多いようですが料金所を抜けて本線に合流するとき、ご丁寧にも一旦停止する車があるそうです。多分ご本人は左右を確認して(?)から、本線に入ろうという気持ちなのでしょうが、これは事故のもと。やめてもらいたいものです。

現在、事故の危険性が高いと指摘されてきた暫定2車線の深川IC~旭川鷹栖IC間が、4車線化にむかって工事中です。夏場は帰省客の移動もあり、かなり交通量が増え1日あたり1万4000台を越えます。スムーズに車が流れ、快適なドライブを楽しんでもらうために、4車線開通が待たれます。

前述のとおり深川IC~旭川鷹栖IC間は山岳地域を通過するため常盤トンネル、江丹別トンネル、嵐山トンネルのような長いトンネルがあります。コンクリートの落下がないようパトロールによるチェックも丁寧に行われ、他の地域で問題視された落下事故は1度も起きていません。

ところで、日本道路公団の勤務地は日本全国。出身などで転勤先はおおむね名古屋を境に東と西に別れ、平均すると3年のペースで移動します。葛西工務助役もこれまで滝川からスタートして、岩手県、青森県、千葉県、静岡県など本州各地をはじめ、札幌や岩見沢など道内でもさまざまな勤務地を経験してきました。

「若い頃は全国のいろいろなところが見られるので、転勤もけっこう楽しいものだと感じていました。ただ、これは道路公団に限らずどんな職種のお父さんたちにも共通すると思うのですが、子供がある程度の年齢になると学校の関係もあり単身赴任を選びますよね。僕もそろそろ料理のレパートリーを増やさなきゃいけないかなあ。」と冗談ほく話します。ご自身は道路事業と歩んできて26年。快適な走行を目指し、これからも「道路の一筋に生きていくんだ。」という誇りが、言葉の端はしから感じられるようでした。

(訪問者：フリーライター 宮野 恭子)
平成12年8月24日

北の交差点
AUTUMN - WINTER 2000