



第7731号

2023年2月15日(水)

なぜ繰り返す、大雪立ち往生

防災システム研究所 所長 山村 武彦

◆生かされない教訓

1月24日から26日にかけての大雪で、長崎、鳥取、京都、滋賀などで車の立ち往生が相次いだ。大雪は予測可能リスクである。「10年に1度の寒波」による大雪予報は、3日以上前から報道されていた。そして、同様事案は1カ月前にも新潟などで起きたばかり。集中豪雪、通行規制や除雪作業の遅れ、大型トラックの滞留など、発生原因も毎回変わらない。

それなのになぜ、立ち往生は繰り返されるのか。自分が万全でも巻き込まれる可能性はあるので、予定変更や迂回(うかい)は必須である。どうしても雪道を通るなら、冬用タイヤにチェーン装着はマナーというより義務である。

立ち往生映像を見ると、降雪予想時間帯にそこを走っていたトラックの多さにも驚く。そもそも、滞留車は本当に緊急性の高い車両なのか。プロのドライバーが本当に冬用タイヤやチェーンを装着せずに走行していたのか、疑問は募るばかりだ。

◆遠回りでも安全優先

国土交通省滋賀国道事務所によると、1月24日夜、大雪の影響で大津市逢坂の国道1号線でノーマルタイヤの大型トラック複数台が立ち往生し、数百メートルにわたって渋滞を引き起こしたという。雪道をノーマルタイヤで走っていたとしたら、その会社やドライバーの責任は重い。同省は大雪対策が不十分で、かつ悪質な事業者については行政処分を行うとしている。

滞留トラックの積み荷の多くが日用品や食品と聞く。運送会社は荷主から受託し、指定の日時・場所に運ぶようドライバーに指示するので、立ち往生を防ぐには運送会社と荷主との緊密な連携も不可欠だ。

新潟のA運送会社は大雪予報が出ると、運行管理者などが荷主と相談し積雪予想経路を避け、遠回りでも安全ルートに変更する。それにより納品が数時間遅れても、立ち往生で数日遅れるより影響は最小限に抑えられ、ドライバーの安全も確保できる。また、大雪が降る前に、影響を受ける店舗などに通常より多く、商品の事前配送を荷主に提案し、アクシデントに備えるという。

◆誤差を見込む対策

列車も立ち往生した。JR京都線などで線路を切り替えるポイントの故障で、15本の列車が約7千人の乗客を乗せたまま立ち往生。一部乗客は10時間近く車内に閉じ込められ16人が体調不良を訴え救急搬送される事態となった。JR西日本は、ポイントの融雪装置使用条件は降雪量10センチ以上で、契約している気象予報会社の積雪予想が8センチだったため使用しなかったが、実際の降雪量は約15センチだったという。

科学技術が発達したとはいえ、自然現象の全てが把握されているわけではない。私は長年の経験則で、気象庁や気象予報会社の降雨量、積雪量などの予報数値には約0.5~2倍の誤差があると認識している。もし予報積雪が8センチだとしたら、念のため重要箇所だけは最悪2倍の16センチを想定し対策する。今回も誤差を見込んでいれば、計画運休の早期判断もでき、立ち往生事故も防げたのではないか。

それに、車内に乗客を閉じ込めたまま長時間降ろさなかったのは人道的にも問題である。鉄道会社が運んでいるのは物ではなく人間なのだ。
(やまむら・たけひこ)

◆監修◆ 内外情勢調査会

◆委託編集◆ 時事総合研究所

〒104-8178 東京都中央区銀座5-15-8 TEL: 03-6800-1111(代表)

この記事に関する問い合わせは、時事総研(03-3546-2384)まで

本稿の一切の情報について、無断転載・複写をお断りします。©時事通信社 2003