

2008 北海道洞爺湖サミットにおける 道路危機管理について

室蘭開発建設部 有珠復旧事務所 防災対策課 ○永井 智之
依田 忠雄
柴田 修

平成 20 年 7 月 7 日から 9 日の三日間、北海道洞爺湖サミットが開催された。平成 19 年 6 月の洞爺湖開催閣議決定から、約 1 年間、「安全で円滑な道路交通を確保する」ために必要な一般国道の維持管理とサミット開催支援の観点から道路危機管理に資する管理体制を構築した。当事務所管内は、会場となるウインザーホテルへのアクセスルート进行管理することから、道路交通確保のための整備、情報通信網確保に関する支援、道路管理体制強化を重点的に実施した。本稿では、道路管理体制の強化手法及び各種道路整備などの取り組みについて報告する。

キーワード：道路危機管理、道路点検、道路防災、道路交通、地域連携

1. はじめに

2008 北海道洞爺湖サミットにおいては、各会場の周辺を中心に各国首脳や関係者が移動する経路として、国道が重要な役割を担った。安全・円滑・迅速と言った国道の機能を充分发挥する為、準備の段階から開催当日まで、道路整備、維持管理体制の構築、各関係機関との調整等、各種の取り組みを実施した。

2. 北海道洞爺湖サミットの概要

北海道洞爺湖サミットは、平成 20 年 7 月 7 日から 9 日の 3 日間の日程で開催された。G8 に加えアフリカ諸国や主要経済国などからの参加を得て、合わせ 22 ヶ国と 7 機関が参加する過去最大規模のサミットとなった。首脳会議は、「ザ・ウインザーホテル洞爺」において開催された。また、約 4000 名と見込まれた報道関係者の作業支援のため、「国際メディアセンター」がルスツリゾート敷地内に外務省により設置され、これらのサミット会場や国際メディアセンターへのアクセスは、空路では千歳空港又は丘珠空港からのヘリコプターによる空輸、陸路では道央縦貫自動車道と虻田洞爺湖 I C ～一般国道 230 号などのルートが想定された。



図-1 2008 洞爺湖サミット参加国 (G8)

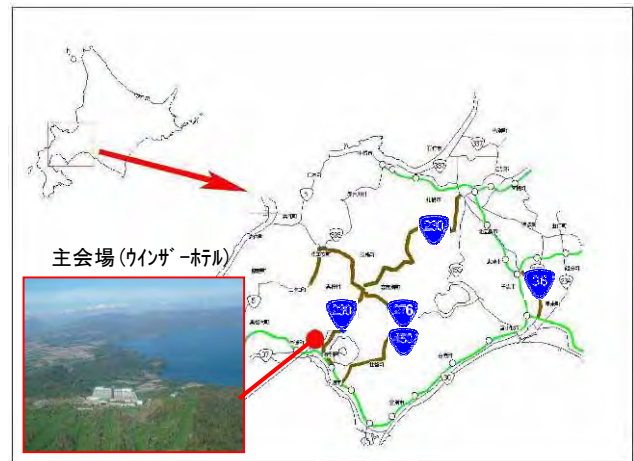


図-2 サミット開催地と周辺の道路網

3. サミット開催に係る道路管理体制の概要

室蘭開発建設部では、サミット開催における国道の道路管理体制の基本的考え方を以下のとおりとした。

- ・サミット関係者の道路交通が想定されるルート設定し管理強化を図る。(管理強化区間の設定)
- ・サミット開催を支援するため、道路の障害によりその開催運営に支障をきたすことが無いよう、事象発生時に迅速な対応ができる管理体制を構築する。(管理体制の設定)
- ・通常の「安全で円滑な道路交通を確保する」ことを目的として必要とされる維持管理を基本とする。(補修工事の計画・実施)
- ・政府関係諸機関の諸々のロジ、対外的な連絡調整

などに関する支援を実施する。

上記に示す基本的な考え方に基づき、道路管理者として行った具体的な支援は以下のとおりである。

- a) 道路管理体制強化
 - ・特別強化区間の設定
 - ・連絡体制期間、特別体制期間の設定
 - ・本部、事務所の管理体制構築と前線基地の設置
 - ・道路巡回、道路点検の強化
- b) 安全で円滑な道路交通の確保
 - ・交差点改良
 - ・舗装補修
 - ・災害防除
 - ・道路付属物整備
- c) 情報通信網確保に関する支援
 - ・通信施設の点検
 - ・通信施設の貸与
- d) 道路占用物件に係る対応
 - ・不法占用物件の調査
 - ・個別指導の実施
- e) 景観・環境の取り組み
 - ・附属物の塗装
 - ・大型標識の縮小化
 - ・路側の植栽

4. 道路管理体制の強化

サミット開催時はもとより、準備期間中を含め、道路の障害により開催運営に支障が出ないように、迅速に対応できる管理体制を構築し運営を行った。管理体制の優先度を決定するため期間と区間をそれぞれ以下のように設定した。

(1) 区間の設定

- a) 強化区間
 - ・全道すべての国道は、サミット期間中「強化区間」であるとの意識・位置づけのもと、必要な管理を実施するものとした。
- b) 特別強化区間
 - ・サミット会場や国際メディアセンター周辺など各国首脳等の道路交通ルートと想定される区間を特別強化区間に設定し、道路管理強化を図った。その他、当該区間内においては空からの対応も考慮し、防災ヘリの離着陸場の拠点としてヘリポートの検討も行った。



図-3 道路管理における特別強化区間

(2) 期間の設定

- a) 連絡体制期間
 - ・サミット開催直前において、勤務時間外に常に連絡が取れる体制の期間
H20. 6. 26 (木) ~ H20. 7. 6 (日)
- b) 特別体制期間
 - ・サミット開催期間中において現地対策本部等で24時間体制をとる期間
H20. 7. 6 (日) ~ H20. 7. 10 (木) 警備終了迄

(3) 現地対策本部と前線基地の設定

本部、事務所の管理体制構築と前線基地の設置、サミット期間中の道路管理を円滑・迅速に行うため、支援本部や現地対策本部などを設置した。

現地対策本部においては特別強化区間内にて緊急時10分以内で到着できる位置に設置しており、災害などに備え災害対策車や重機・資材を配備することとしている。また、各活動に対する指揮・命令等を行うことや情報収集・道路管理・緊急対策などの対応を行う(写真-1)。

その他、前線基地では10分以内に到着できる区間を管理することとし、日常的な維持管理や小規模災害・事故対応を行う体制とした。



写真-1 現地対策本部内外の状況

(4) 各種道路巡回の強化

道路での障害などによって開催運営に支障をきたすことがないように、道路巡回の強化を行った。具体的には、サミット期間中は毎日（昼2回・夜1回）の巡回に加え、早朝に徒歩点検を行うこととした（写真－2）。

また、「不審物」を発見した場合、触れる（蹴る）ことなく、その場で対策本部及び警察へ通報を入れることとしている。以下、道路巡回における具体的な対応策を示す。

表－1 突発的に発生すると想定される事象と対応

区分	要因	想定される事象	対応
日常的な事象	自然的要因	・ポットホールや路面陥没 ・動物の死骸 ・汚れ（ゴミなど） ・小規模落石や崩落	・日常的維持業務の範囲内にて迅速に対応する。
	人的要因	・道路附属物損傷 ・交通事故による路面の汚れ ・落下物（不審物除く）	
異常事象	自然的要因	・台風、集中豪雨 ・異常気象 ・地震、津波 ・大規模な落石、崩落 ・人命に係る災害	・パトロール強化 ・通行規制 ・応急復旧
	人的要因	・交通事故による油流出 ・化学物質漏洩 ・路上災害 ・テロリストによる破壊 ・不審物	・通行規制 ・消防対応 ・警察対応 ・最終復旧は道路管理者 ・警察対応

徒歩巡回はパトロール車による巡回において、目に触れにくい箇所（法面・擁壁背面ポケット等）の確認を行うため実施したものであるが、当初、対象区間の延長が約20kmと広範囲であり自転車による点検を予定していたが、試験的に実施した結果、路側の幅が小さい区間などにおいて一般車両との接触事故が懸念されたため重点箇所のみにおける徒歩巡回とした。



写真－2 早朝からの徒歩点検（2名体制）

(5) 防災訓練の実施（合同訓練）

サミット支援体制を検証するためサミット期間中における災害・事故等、複数の事例を想定した合同訓練をロールプレイング方式で実施した（写真－3）。

ロールプレイング方式での訓練は事故災害場面を設定し、ダミー機関から各現地対策本部への通報を基に訓練を開始した。なお、演習者には様々な方法で付与されている状況を収集・分析・判断するとともに、対策方針を検討するなどの対処活動を実際に配置する人員に対し、各通信手段を用いて事故事象への作業対応の情報伝達訓練を主目的として行った。



写真－3 ロールプレイング方式での訓練

(6) 各種道路点検の強化

事前に道路施設の点検を行うことにより、新たな損傷物の確認や過去の点検結果からの変状の進行を把握し、今後の補修計画を立案・実施する上での基礎資料とした。以下、事前点検の内容を記す。

- ・斜面法面点検：防災点検業務・防災ドクター業務・定期巡回により実施
- ・構造物点検：橋梁点検業務・橋梁診断業務・トンネル点検業務・定期巡回により実施
- ・路面点検：路面性状調査業務・路面下空洞探査業務・定期巡回により実施
- ・情報通信設備点検：CCTV・情報板点検業務・定期巡回により実施
- ・不感地帯確認：携帯電話（3社）・K-COSMOS・衛星携帯電話の不感地帯調査を実施

斜面法面点検時において雑草等により法面の状況が見え難く、サミット直前を含む期間中に異常を迅速に発見・対応を行うため法面部の草刈りを実施した。草刈りを行う際、安全・工期短縮を図るため着脱式の草刈装置を使用した（写真－4）。

なお、国立公園内での法面草刈りについては環境省からの了承を得て実施した。



写真-4 草刈装置を使用した機械除草



写真-7 R230 香川周辺の舗装補修

5. 安全で円滑な道路交通の確保

各種道路施設の点検を実施した結果を踏まえ、補修の必要性や優先度を決定し、一般交通の安全性向上のため以下の取り組みを実施した。

特に配慮した内容は過去、落石などの事象が発生している法面・落石対策（H8 防災点検ランク1）の解消（写真-5）に加え、近年の交通量増に伴い滞留する交差点の整備（付加車線の設置）（写真-6）、舗装の補修（写真-7）や事故多発箇所の線形改良を重点に対策を実施した（写真-8）。また、老朽化や損傷が著しい防護柵の補修や既設落石防護金網の取り替えなどを行った。



写真-5 落石・崩落対策後のR230 月浦法面



右折車両の影響による滞留状況



写真-6 滞留するR230 号花和交差点の付加車線

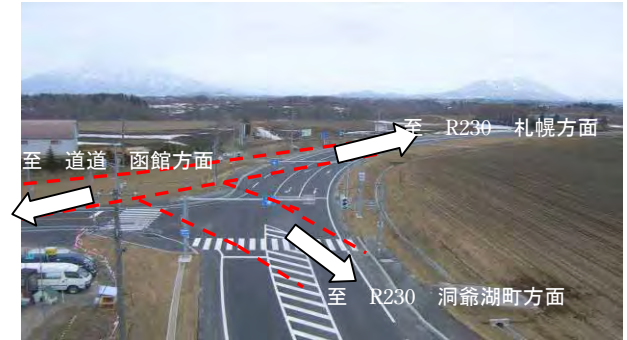


写真-8 線形改良後のR230 香川交差点

6. 情報通信網確保に関する支援

道路巡回や緊急時での通信手段である無線や携帯電話の不感地帯調査を行った。その他、各通信事業者より通信環境整備を目的とした情報BOXの利用やアンテナ等の増強に伴い、管理課を中心に占有者会議を定期的実施し、乱雑することのないよう占有位置や発注済みの工事と併せ規制方法・工程などの調整を行った（写真-9）。



写真-9 占有者会議の様子

7. 道路占用物件に関する対応

道路管理上の問題や警察による警備への配慮その他、デモ対応の観点等から、不法占用物件調査を実施し、場合によっては個別指導を行った。その他、放置車両の対応として警察への照会に加え、サミット開催までの期限がない場合、当該放置車両に「不法占用」の警告を記した張紙を付し、数日の猶予を

もって撤去期限とした。

今回、新たな対応として一定の期間、占用物件の申請があった場合(例、沿道に配置するフラワーポット等)警察へ照会も含め決定することとした。その他、警察より警備上の問題から特別強化区間内(R230号)において、外部からの進入防止目的として柵の設置申請があったことにより立会を行った(写真-10)。



写真-10 警察による進入防止柵の設置状況

例年、占用申請件数は約100件程であるが、サミット開催の影響によりH19年度においては170件と1.7倍の申請件数となった。このため、当事務所内では占用箇所の重複や掘り返し規定に抵触することの無いよう慎重に協議・現地立会を行うことで、効率的な申請許可を行った。

8. 景観・環境取り組み事例

a) 道路付属物の塗装

開催地及び一般国道230号(約7km)は支笏洞爺国立公園内に位置していることから、旧施設などについては景観色である茶系に統一した(写真-11)。



写真-11 景観色への塗装(支柱)

b) 大型案内標識(F型)の縮小化

シーニックバイウェイ北海道・支笏洞爺ニセコルートの一部に指定されており、自然景観を阻害するF型標識から、路側標識に一部変更を行った。今後、視認性などの検証を行う(写真-12)。



写真-12 大型標識から路側標識への変更

c) 路側の植栽

地球環境問題をテーマとする北海道洞爺湖サミットの開催を契機として、「美しい北海道づくり」「低炭素社会の形成」を一層推進することが求められている。この具体的な取り組みとして伊達市・洞爺湖町・壮瞥町・豊浦町と連携し、先駆的モデルとして各道路沿いに雑草をおさえ維持管理に有効なハーブの植栽を行った(写真-13)。



写真-13 ハーブ植栽後の状況

9. おわりに

平成20年度に行われた北海道洞爺湖サミットは豊かな自然のもとで行われ、開催地にふさわしい環境問題が大きなテーマとなった。このことがきっかけで道路管理者として景観や環境と道路整備の共存について深く考えさせられた。今回、標識の縮小化・ハーブの植栽等、環境をテーマとした幾つかの試験も実施したが、これらについては今後効果の検証を行う予定である。

その他、北海道では初のサミット開催であり、特別な危機管理体制の構築を検討する上で手探りではあったが各関係機関との協議や協力によって無事終えることができた。これら貴重な経験を踏まえ今後の道路管理や危機管理に生かして行きたい。