

高速道路における大型玉突き事故

新世紀の幕開けとなる今冬は例年並みの暖冬少雪との予報を裏切り、厳しい冬將軍の到来となりました。新庄では1年ぶりの大雪となり、1月1日には積雪深が早くも160cmを超えました。市民は家の周りの雪捨て場に困り、自治体では除雪費を早くも使い果たし悲鳴を上げています。

2000年12月12日、前日から続いた強い冬型の気圧配置の影響でこの冬一番の冷え込みとなり、降り続いた雪のためスリップ事故が相次ぎました。午前10時半頃、東北自動車道では計64台が巻き込まれて2人が重軽傷を負う多重衝突事故が発生しました（写真）。発生場所は東北自動車道の上り線、宮城県三本木パーキングエリア付近で、事故車両の列は全長400mになりました。

多数の事故車両の撤去や除雪の終了したのは午後10時40分、高速道路は約12時間の通行止めとなりました。

新庄雪氷防災研究支所（4月1日から長岡雪氷防災研究所・新庄支所）では翌12月13日、この事件に絡んで、仙台放送から吹雪研究に関する取材を受けました。取材終了後、現場の東北自動車道に急行し、周辺の事故調査を実施しました。道路公団の巡回車により、玉突き事故が起きた地点に行き、公団職員による安全確保のもとで、下り車線、上り車線の道路脇に降りて、積雪観察並びに地形観察を行いました。

道路面上では昨日の事故を誘発したシャーベット状の雪が完全に消え、ただ濡れている状況でした。道路脇の積雪は上り下り車線とも、すなわち西側



東北自動車道での玉突き事故で64台もの車が巻き込まれました（日本道路公団提供）

東側とも積雪深は30㍻程度で、一様な「こしまり雪」でした。このことから事故当時まで周辺にはまだ積雪はなく、事故が起きたときの風雪による、一気に積もった雪であることがわかりました。また、この量からかなり大きな降雪強度であったことも推定できます。最初の事故車がスリップした地点は、切り土から防雪柵のある盛り土構造に変わる下り地点であり、防雪柵の効果などに未知の部分があることが考えられます。

今回の事故で注目すべき点は、事故の引き金となった車両が東京から来た車で、夏タイヤを着け、前輪にだけゴム製滑り止めを付けていたことです。冬にはスタッドレスタイヤにはき替えることは雪国では常識です。運転中に突然の吹雪で前が全く見えなくなるこ

と、道路上の雪や氷のため車が滑りやすくなることなどは、雪国では痛いほど経験しています。しかし近年は、高速道が広域につながり、無防備な車や、雪道の怖さを知らないドライバーが規制を全く受けずに雪国を走る危険性が大きくなってきました。「教育」と「規制」について考える必要があります。

さらに、「情報」の問題があります。事故当時、高速道では視界不良のため、最高時速が50㍻に制限され掲示されていました。しかし、公団の調べではほとんどの車が時速70㍻位で走行していたとのことです。これが玉突き事故を大きくしたことは明らかです。信頼してもらえる情報をきめ細かく提供することが、対策強化と並んで重要なのです。(問い合わせ先：長岡雪氷防災研究所 所長 佐藤篤司)

独立行政法人制度は

いわゆる「警の上げ下げ」まで強制してしまうことを排し、その組織の自発的な効率化や業務の向上が図られます。

具体的には、次のような4点が挙げられます。

1. 財務

- ・独立行政法人が弾力的・効果的に使用できます。
- ・経営努力により生じた余剰金は、評価委員会の認定を受け使用できます。

2. 組織・人事管理

- ・内部組織は、法令で定める範囲で独立行政法人が決められます。
- ・法人及び職員の業績が反映される給与

等の仕組みとなります。

3. 評価

- ・所管大臣が3～5年の期間を定め、その間の達成目標を設定します。
- ・独立行政法人は、この目標を達成するため中期計画を作成します。
- ・評価委員会が、独立行政法人を定期的に評価します。

4. 透明性

- ・透明性の確保のため、業務・財務諸表・中期計画・年度計画・評価委員会の評価結果等の情報が公開されます。

(中央省庁等改革HPから引用

www.kantei.go.jp/jp/kyuo-syochu/)