



災害級の大雨に対する交通安全対策

災害級の大雨（線状降水帯の発生や豪雨特別警報など）が発生した、あるいは予想される状況において、運送業者（トラック事業者）が講じるべき交通安全対策を「**事前準備**」「**運行可否判断**」「**進行中の対応**」「**緊急避難**」の4つの項目に分けて説明します。

1. 事前準備・予防対策

事前のアクションによって災害時の事故・立ち往生リスクを劇的に軽減します。

(1) 運行ルートの事前点検

◇アンダーパス（立体交差の地下道）、河川沿い、土砂災害警戒区域、低地など、冠水・崩落リスクが高い場所を把握し、回避ルートを設定する。

(2) 非常時持ち出し品の常備

◇防災グッズ・避難用具：懐中電灯、モバイルバッテリー、簡易トイレ、防寒具・レインウェア。

◇脱出用具：脱出用ハンマー（水没時のドア不開対策）、スコップ、牽引ロープ。

◇非常食・水：立ち往生（数時間～数日）に備えた飲食料。

(3) 車両の整備・事前点検

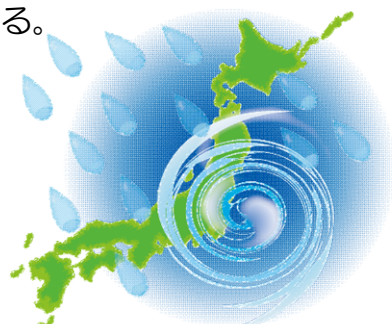
◇タイヤ：溝の深さ確認（ハイドロプレーニング現象の防止）。

◇ワイパー・ウォッシャー液：視界確保のためのゴム劣化確認・清掃。

◇ブレーキ・灯火類：浸水路通過後の効き不良に備えた点検、悪天候下での自車存在アピール（ライト類）の点検。

(4) 気象、道路情報のタイムリーな収集体制

◇気象庁の防災情報、国土交通省の道路情報、JARTIC（日本道路交通情報センター）、高速道路会社の運行規制情報のリアルタイム監視。



2. 運行の可否判断・運行管理の徹底

「無理に走らせない」組織的な判断基準を明確にしておくことが最大の安全対策です。

(1) 運航中止・見合わせの明確な基準設定

◇大雨特別警報や「輸送安全に関するガイドライン」等に基づき、一定レベルの警戒レベル発令時は運行中止または安全な場所での待機命令を徹底する。

(2) 荷主企業との連携・交渉

◇荷物の遅延や配送見合わせについて、事前に荷主とガイドラインを共有・協議し、無理な配送スケジュールを回避する。

(3) ドライバーとの連絡体制の強化

◇点呼時の確実な指導（危険個所の共有、無理な運転の禁止指示）。

◇走行中も定期連絡（無線、運行管理システム、IP無線など）を義務付け、位置情報と周辺状況をリアルタイム把握する。

3. 走行中の交通安全対策（ドライバーの運転操作）

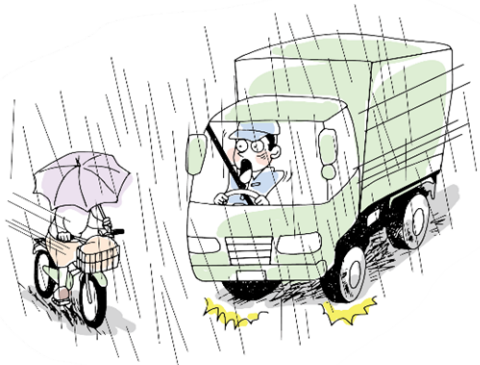
やむを得ず走行中、または突然の豪雨に見舞われた際の実践的な運転対策です。

- (1) 速度抑制と車間距離の拡大
◇視界不良や路面摩擦の低下に備え、通常時の1.5～2倍以上の車間距離を保持し、大幅に減速する。
- (2) ハイドロプレーニング現象への警戒
◇水たまりに乗った際のハンドル・ブレーキ操作不能を防ぐため、急ハンドル・急ブレーキ・急アクセルを避ける（「急」のつく操作の禁止）。
- (3) アンダーパス・冠水路の侵入回避
◇「見た目以上に深い」ケースが多いため、水たまりやアンダーパスには絶対に入らない（トラックは車高が高くても、エンジン吸気口から浸水すると動力喪失する）。
- (4) 被視認性の確保
◇昼間でもヘッドライト（ロービーム）やフォグランプを点灯し、後続車や対向車に自車の存在を知らせる。
- (5) 横風対策
◇台風や発達した低気圧に伴う豪雨では強風を伴うため、特に箱車や空車時は横転リスクに警戒し、橋の上やトンネル出口では減速する。



4. 立ち往生・冠水時の緊急避難対策

万が一、立ち往生や水害に巻き込まれた際の命を守る行動です。



- (1) 早期の待機・避難決断
◇危険を感じたら、道の駅・SA/PA・高台の駐車場など安全な場所に早めに車両を止め、天候の回復を待つ。
- (2) 冠水、水没時の対処
◇エンジン停止：水深がマフラーや吸気口に達する前にエンジンを停止し、無理に走行を続けない。
◇車両からの脱出：ドアが水圧で開かない場合は、ガラス割用ハンマーでサイドガラスを割って脱出する。
- (3) 避難時の車両放置ルール
◇救急車や除雪車などの緊急車両の通行を妨げないように、キーは車内に残したまま（またはロックせず）避難する。
- (4) 運行管理者への速やかな報告
◇自車の位置、安全状態、周辺状況を運行管理者にすぐ連絡する。