

## 令和5年度の雪対策の取組について (除排雪事業の業務体制)

### 取組内容

#### ●除雪センター機能の更なる集約と充実

- 4 統合地区, 9 除雪センターの業務体制を継続 (令和3年度から継続)
- 管理機能や要望窓口の集約 (除雪センターの役割の見直し)
  - ・「主センター」に除排雪計画などの管理機能や統合地区の総合的な窓口として市民からの改善要望の窓口を集約
  - ・「支所センター」ではパトロールや現地作業などの対応を実施
- パトロール体制の充実による現場機能の強化
  - ・各除雪センターに除排雪作業後の仕上がりや雪出しなど道路状況の確認を行う専任職員を配置
- 支所センターの開設期間の短縮
  - ・開設期間を12月1日から排雪完了時期 (3月上旬) までに見直し

#### 【除雪センターの開設期間と開設時間】

	11/10	11/20	12/1	~	3/8	3/20	3/31
主センター(1箇所) (24H開設)				開設時間 24H			開設時間 8:00
主センター (3箇所)	開設時間 8:00~17:00			開設時間 5:00~22:00			開設時間 ~ 17:00
支所センター (5箇所)			開設時間 8:00~17:00				

- 大雪など天候悪化が想定される場合は夜間でも人員配置するなど柔軟に対応

## 取組の結果

### ◎記録的な大雪やザクザク路面の発生など極端な気象状況への対応

#### ○改善要望窓口の集約による要望の処理体制の強化と負担軽減

- ・年末（12/26～30）に要望受付対応が一時的に厳しい状況となったが、各地区の受付担当者を主センターに集約したことで相互協力（受付の人数増）が可能となり路面状況悪化の把握や解消に効果
- ・改善要望窓口の集約に関する市民からの問合せなし

#### ○統合地区内の応援体制の確立とスムーズな排雪作業の実施

- ・改善要望や現場機能の強化による道路状況などの情報をもとに統合地区内の除排雪業務の進捗状況を勘案した早期応援体制を構築
- ・過去の平均台数を上回る300台以上の排雪ダンプを確保するなど過去最大の体制で作業を実施

#### ○地区統合の継続や除雪センター機能の集約による業務体制の強化

##### ⇒除排雪作業の前倒しやザクザク路面对策など機動的な対応

- ・バス路線の排雪を優先しながら幹線道路の1回目の排雪を年内完了
- ・生活道路の1回目の排雪について、年明け後の排雪の前倒しやスムーズな応援作業により例年より10日間早い1月31日までに完了



## 今後の方向性

### ◎持続可能な除排雪体制の構築

人的リソースの有効活用と合理的な除雪センター運営に向けた取組を推進

#### ○除雪センター機能の更なる集約と充実

- ・主センターへの管理機能の更なる集約について検討
- ・大雪など極端な気象状況への対応を踏まえ、改善要望への対応力向上のためのデジタルツールの活用を検討

#### ○ICTの活用による除雪DXの推進

- ・除雪作業の省力化や効率化による生産性の向上
- ・除排雪作業の安全性の向上による働きやすい環境づくり

# 令和5年度の雪対策の取組について (路面管理手法の試行)

## 現状

- ・除雪手法は、降り積もった雪を掻き分け除雪が基本
- ・車両走行により踏み固められた30cm程度の圧雪状態で管理

### ○メリット

- ・道路脇に積む雪の量を抑え、幅員を広く保ち、排雪量を抑制する手法

### ○デメリット

- ・近年の季節外れの降雨や暖気によりザクザク路面が発生しやすい
- ・暖気が続くなど気象状況により路面状況の改善に時間を要する



生活道路の排雪強化前となる「令和2年度まで」は生活道路の1回目の排雪完了後の2月上旬から3月上旬にかけて圧雪が厚い状況が続き、気温が上昇すると広範囲で路面がザクザクになり改善要望が集中

## 試行

(令和3年度から継続)

### ●圧雪を薄く管理する取組を試行的に実施

- ・ザクザク路面の抑制効果、道路脇の雪山や幅員の状況について確認  
シーズンを通じて効果や課題を検証

- ・4統合地区毎に1か所のモデル地区を選定し状況を確認  
また、モデル地区の周辺(地区外)においても同様に状況を確認
- ・出勤基準に満たない降雪が続いた場合も不陸整正を実施
- ・除雪時に一定程度路面を削る作業を実施(圧雪厚10~15cm管理)

### ○想定されるメリット

- ・圧雪厚を予め薄くすることでザクザク路面による影響を低下
- ・走行路面の平坦性が保たれる

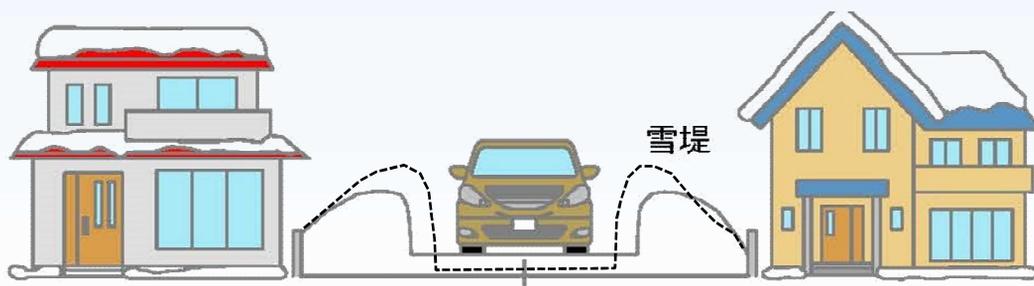
### ○想定されるデメリット

- ・幅員の減少、雪山の増大



排雪作業の必要性が早まる  
排雪量や排雪回数の増加  
⇒大きな課題

### 【現状と試行の道路状況イメージ】



# 取組の結果

## ●過年度の取組（令和3・4年度）

- ・厳寒期における暖気の影響が少なかったこと、除雪地区の統合や令和3年度からの生活道路の排雪強化の取組により排雪作業がスムーズに進行
- ⇒モデル地区内・外での圧雪厚などに差が少なく、道路状況を比較して確認することができなかつた

## ●令和5年度の取組（累積降雪量：12月-179cm, 1月-94cm, 2月-73cm, 3月-65cm）

### ○圧雪管理の状況（試行期間1月1日～3月20日, 週1回頻度で計測, 4地区平均値）

- ・試行期間中の圧雪厚：モデル地区内と地区外ともに平均10cm以下  
うち1月末以降(生活道路の1回目の排雪完了後)：平均5cm以下
- ⇒モデル地区内と地区外ともに圧雪厚は薄く計測結果に大きな差はなし

生活道路  
排雪強化の取組  
⇒圧雪路面の管理に  
良い効果

### ○改善要望件数の割合（全体件数に占める2月から3月の割合）

- ・生活道路の排雪強化前(H30～R2)：平均約53%
- ・生活道路の排雪強化後(R3～R5)：平均約29%
- ⇒改善要望の割合が2割以上減少

## 方向性の検討

持続可能な作業方法に向け「生活道路の排雪強化の効果」や「3か年の試行結果」などの検証を踏まえ  
⇒本市の実態に即した適切な路面管理手法の方向性を整理

### ●生活道路のシームレスな排雪効果

- ・厳冬期(1月から3月上旬)は、全体的に圧雪が薄く管理され、ザクザク路面の発生が抑制
- ・課題であった2月以降のザクザク対応が局所的

### ●排雪までの適切な路面管理

- ～排雪工程と圧雪状況を踏まえた管理
- ・ザクザク路面発生につながる大雪対応
- ・暖気時の計画的な雪割対応
- 道路幅員の狭小化～市民との情報共有

## 【生活道路の路面管理のイメージ】（圧雪厚と排雪工程の関係）

		12月		1月			2月			3月
		中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬
A地区	排雪時期 圧雪厚	5cm	15cm	学校周辺から 排雪1 0cm 5cm 10cm			排雪2 0cm 5cm 10cm			0cm
B地区	排雪時期 圧雪厚	5cm	15cm	要管理期間 20cm		排雪1 0cm	シームレスな排雪で改善要望が減少 排雪2 10cm 0cm 5cm			0cm
C地区	排雪時期 圧雪厚	5cm	15cm	要管理期間 20cm		排雪1 25cm	排雪2 5cm 10cm 0cm			0cm

幹線道路の1回目の排雪実施  
(バス交通や排雪ダンプの経路など)

排雪工程と圧雪状況を  
踏まえた適切な管理

令和2年度までは  
2回目の排雪を  
必要に応じて実施