

美郷町除雪基本計画



美郷町 建設課

平成 30 年 6 月

目 次

1. 計画の目的及び位置付け	P 1
2. 除雪路線の基準	P 1
3. 除雪作業の必要性の検討	P 2
4. 除雪出動基準	P 3
5. 除雪作業時間	P 3
6. 除雪作業基準	P 4
《 参 考 》	P 5

1. 計画の目的及び位置付け

近年の道路行政を取り巻く環境の変化は除雪事業に関しても例外ではなく、生活様式の変化や少子高齢化が進む中で冬期間における除雪事業のあり方について、随時見直しが必要である。

昨今増えている空き家、点在する一軒家の増加、集落間を結ぶ路線で住家がない路線の除雪などにより、早朝除雪の完了時間が遅れる傾向にあり、改善する必要がある。

このことから、この計画では、冬期間でも住みよい生活環境を維持するため、限られた財源の中で安定的かつ効率的に除雪を行うことを目的とする。

第2次美郷町総合計画「行動計画（後期）」

→ 施策1 生活基盤の充実

→ 重点施策2 効率的な除雪体制の構築

→ 美郷町除雪基本計画

除雪路線については、主要幹線道路を主体として、国道・県道との連絡道路、物資の輸送、通勤・通学路、病院や買い物などの生活道路など、住民が生活に必要な路線を再評価することから始めた。

評価に当たり、首都大学東京の協力を得て、「移動コスト最小化モデルによる路線重要度の算出」を参考に重要路線を評価した（5ページ参照）。

これにより真に生活に必要な路線と重要度の低い路線を把握し、除雪作業の必要性について検討したものである。

2. 除雪路線の基準

除雪作業路線の基準は、以下のとおりとする。

分 類	基 準
1 級及び 2 級町道	・ 国道県道に接続する区間並びに集落間連絡道路 ・ 近隣市町村に接続する片側 1 車線の道路
その他町道	・ 沿線に人家がある道路 ・ 主要道路と主要道路を結ぶ集落間道路 ・ 生活道路として常時住民が利用する道路 ・ 生活道路で最終人家までの道路
歩道及び通学路	・ 住民が歩行する道路及び通勤通学で歩行する道路
主要な公共施設等 までの町道	・ 交通施設（鉄道、バス停等） ・ 公益施設（教育・医療・官公庁・福祉・社会体育・水道施設等） ・ 生産活動施設（工業団地等） ・ 観光・防災・商業施設
公共施設の駐車場	・ 官公庁施設、教育施設

※ 未舗装（砂利）道及び路盤が脆弱な舗装道路は、機械又は舗装の損傷を招く可能性があるため除雪路線として望ましくない。

3. 除雪作業の必要性の検討

限られた人員及び除雪機械により安定的で効率的な作業を実施するため、「2. 除雪路線の基準」を満たす道路であっても、下記基準により作業の必要性を検討し、適宜見直しを行う。

【検討路線・区間】



番号	概要	説明
①	集落間連絡道路で沿線に人家等がなく、概ね1 km以内の迂回路がある場合	
②	集落間連絡道路で沿線に人家等がなく、交通量が極端に少ない（30台／日以下）と認められる場合で、かつ概ね2 km以内の迂回路がある場合	
③	集落間連絡道路でその起点側から概ね30 m以内に人家等が存在し、かつその人家から終点側へ迂回するルートが概ね1 km以内である場合、その延長の長い区間（※1）	
④	③のうち、交通量と迂回路延長の要件が②となる場合	
⑤	最終人家等までの道路で、複数のルートが存在する場合、その延長が長いルート又は除雪作業を考慮したときに非効率的であるルート	
⑥	最終人家等が空き家であることが確認された場合（※2）	
⑦	①から⑤の事例により除雪を行わないこととした路線 a に接続する路線 b	
⑧	冬期間使用しない倉庫、作業小屋、車庫等に接続する路線（※2）	
⑨	医療、福祉、商業施設等の駐車場でその管理者が事業主である場合	
⑩	公共の駐車場でその利用の形態から特定の事業者が除雪作業を行うことが望ましいと認められる場合	

※1 除雪作業上非効率となる場合（Uターンに時間がかかる、スペースが無い等）はこの限りでない。

※2 空き家等については適正管理を指導する立場に鑑み、管理のため空き家等に立ち入る必要がある場合、除雪作業を実施する体制を整える必要がある。

※3 自動車：2分／km（時速30km） 徒歩：15分／km（時速4km）として試算した。

4. 除雪出動基準

出動基準は、以下のとおりとし、監督職員の指示又は了解を得た場合に出動するものとする。監督職員は、気象状況（降雪初期及び融雪期の降雨や気温上昇等の予測等）や路面状況を考慮して出動の有無を判断する。なお、降雪初期及び融雪期においてはカッコ内の数値を適用する。

（１）新雪除雪

降雪が１０（１５）ｃｍ以上になったとき。または気象状況等の情報収集により、降雪が１０（１５）ｃｍ以上に達すると予想されるとき

（２）吹き溜まり除去

風雪により随所に雪が堆積し、交通に著しい支障を及ぼしたとき、または及ぼす恐れのあるとき

（３）路面整正

轍（わだち）の発生により通行に支障があるとき、または支障になると予想されるとき、気温の上昇により路面の圧雪が融けたとき、または融けると予想されるとき

（４）拡幅除雪

路肩への堆雪により通行に支障があるとき、または支障になると予想されるとき

（５）凍結防止剤散布

路面凍結により通行に支障があるとき、または支障になると予想されるとき

（６）運搬排雪

家屋密集地などで路肩への堆積による幅員減少や視距障害などの交通障害が発生したとき、または発生すると予想されるとき

（７）救急・災害等緊急出動

人命救助、災害対応等、緊急の事態が発生したとき

5. 除雪作業時間

監督職員は、原則として午前０時３０分からパトロールを行い、出動の有無を判断する。除雪作業は、始業点検を実施した後、午前１時３０分に出動し、午前７時までに完了することを目標とする。また、「１．除雪出動基準」に基づき日中の除雪作業を行う場合は、通勤・通学時間を避けるなど、十分な安全確認をしながら実施する。



6. 除雪作業基準

除雪基準は、その路線の重要度・幅員・線形・沿道状況等を勘案して、第1種、第2種、第3種の3段階とし、路線区分及び箇所別の基準を次のとおりとする。

(1) 路線区分別基準

区 分	説 明	基 準
第1種	1級（2車線）町道 （バス路線・通学路）	・除雪幅員は、2車線確保を原則とし、異常降雪時以外は常時交通を確保する。 ・異常降雪時には1車線を確保し、降雪後速やかに2車線の確保を図る。
第2種	1級（1車線）町道及び2級町道並びにこれに準ずる町道	・除雪幅員は、常時交通を確保するため、有効幅員とする。 ・有効幅員の確保が困難な区間は、車道幅員で交通を確保するとともに、必要に応じて待避所を設ける。
第3種	その他町道、法定外道路	・除雪幅員は、車道幅員を確保するとともに、必要に応じて待避所を設ける。

(2) 箇所別基準

箇 所	目 標
歩道	通園・通学路を優先して除雪し、歩行者空間の確保に努める。 横断歩道設置箇所は、歩道と車道の雪堤を除去する。
交差点	除雪による段差が生じないように配慮する。 スリップ事故多発箇所については特に注意を払い、凍結防止剤の散布により事故防止に努める。
急カーブ等	急カーブ、急坂路、橋梁部等のスリップ事故多発箇所については特に注意を払い、凍結防止剤の散布により事故防止に努める。また、必要に応じて注意標識等を設置し、ドライバーへの安全走行を喚起する。



《 参考 》

○ この度の「美郷町除雪基本計画」の作成にあたり、次の調査を参考に検討を進めた。

『移動コスト最小化モデルによる路線重要度の算出』

目 的 住民が日常的に利用する施設及び緊急時に必要となる施設を目的地として、各世帯の移動コスト（移動時間）を最小化する路線を導出し、重ね合わせることで路線全体の重要度を算出する。

調査年度 平成28年度

実施機関 首都大学東京大学院都市環境科学研究科

調査概要 ①施設種別の路線重要度の算出

ワークショップを開催（町職員）…施設の位置とルート、利用状況を集約

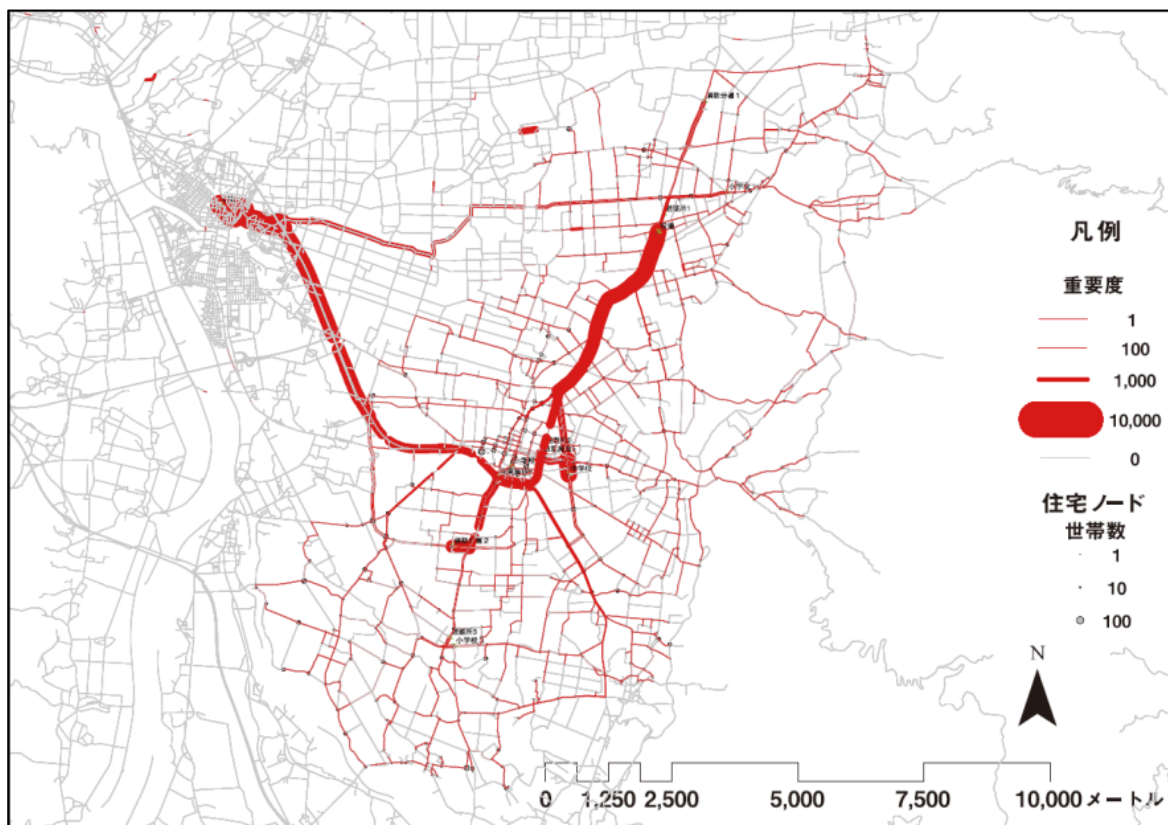
②施設種別アクセス重要度の推計

アンケート調査を実施（町職員）…アクセス重要度の分析

③アクセス重要度を加味した総合重要度図の作成

路線全体の総合重要度の概要

路線の重要度を線の太さで示している。



○ 上記路線重要度をもとに各路線の除雪作業の必要性について検討し、「美郷町除雪基本計画」を作成した。