秋田市における
道路施設の現状について

令和7年11月19日

秋田市　建設部　道路維持課

本日の内容

- 道路施設の個別施設計画について
- 除排雪への取組みについて

個別施設計画一覧

１．橋梁長寿命化修繕計画
２．舗装長寿命化修繕計画
３．のり面・土工構造物等長寿命化修繕計画
４．地下道長寿命化修繕計画
５．道路トンネル長寿命化修繕計画
６．道路附属施設長寿命化修繕計画
７．道路維持課所管建築物長寿命化修繕計画

※本日は１～５について説明

道路施設の点検に関する法令

【道路法施行規則】

第四条の五の六第一項

　トンネル、橋その他道路を構成する施設若しくは工作物又は道路の附属物のうち、損傷、腐食その他の劣化その他の異状が生じた場合に道路の構造又は交通に大きな支障を及ぼすおそれがあるもの（以下この条において「トンネル等」という。）の点検は、トンネル等の点検を適正に行うために必要な知識及び技能を有する者が行うこととし、近接目視により、五年に一回の頻度で行うことを基本とすること。

健全性の診断結果　トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示(H26)

区　分		状　態
Ⅰ	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態
Ⅱ	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態
Ⅲ	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態
Ⅳ	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く，緊急に措置を講ずべき状態

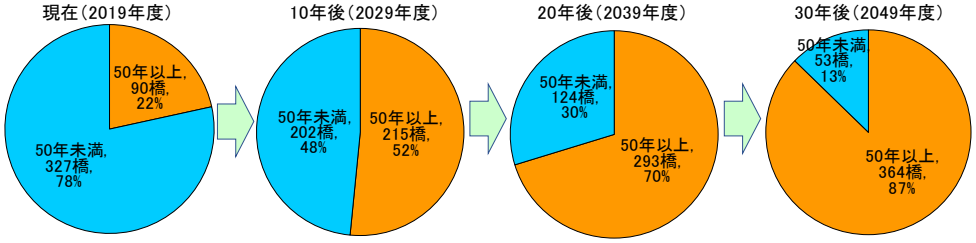
１．橋梁長寿命化修繕計画

１．橋梁長寿命化修繕計画

１）策定の背景と目的

・秋田市建設部の管理する道路橋は７１１橋（R6.3末時点）

・竣工年が分かる橋梁４１７橋において、建設後50年以上した橋梁は22%



図－１　秋田市が管理する橋長2m以上の道路橋(橋齢が明確な417橋)のうち
建設後50年以上を経過した橋梁の割合の推移

従来のように損傷が大きくなってから修繕・架替えを行う維持管理方法では、多額の費用がかかり、適切な維持管理ができなくなる

・予防的な修繕および計画的な架替えへと転換

・修繕および架替えに係る費用の縮減

・地域の道路網の安全性、信頼性の確保

２）策定事業の概要

①社会資本整備総合交付金を活用して橋梁点検と橋梁調査設計を実施し、平成22～26年度までの5ヶ年で長寿命化修繕計画を策定した。

②平成26年7月に点検基準の法定化に伴い、新たに健全性の診断区分が告示されたことにより、橋梁点検および診断を行う必要が生じた。

③令和元年度は、橋長2m以上の管理橋梁711橋を対象として長寿命化修繕計画を策定した。

３）維持管理に関する基本的な方針

①健全度の把握の基本的な方針

道路法施行規則第４条５の６第１項の規定に従って、５年に１回の近接目視による定期点検を実施する。

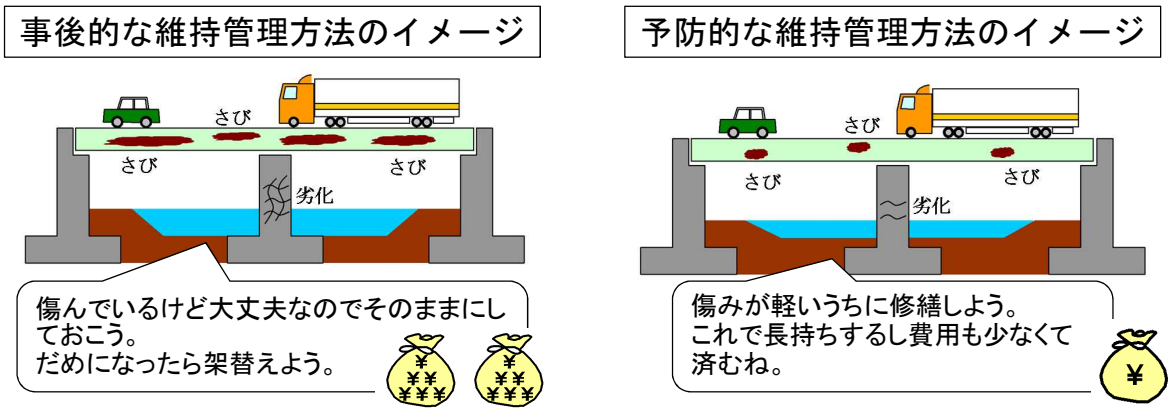
②日常的な維持管理に関する基本的な方針

点検の結果に基づき、応急対策を実施した橋梁、もしくは応急対策または本対策を実施するまでの期間が長くなると判断された橋梁に対し、変状の挙動を追跡的に把握することを目的とし、少なくとも１年に１回、当該箇所の状態を確認し、記録する。

４）長寿命化及び修繕・架替えに係る費用の縮減に関する基本的な方針

①全体の健全性を適切に保つこと、毎年の修繕費用を平準化すること、新技術の対象橋梁全体のライフサイクルコストを最小にすることを目標として長寿命化修繕計画を策定する。

②規模の大きい橋梁（橋長100m以上）や重要度の高い橋梁は、損傷が小さな段階で予防的かつ計画的に修繕を行う維持管理方法へ転換し、橋梁の長寿命化につなげるとともに、ライフサイクルコストの縮減を図る。



図－２　維持管理方法のイメージ

③規模の小さい橋梁については、比較的修繕が容易なことから、損傷状況を確認しながら修繕を行い、必要に応じて架替えることとし、各橋梁の特性を把握したうえで維持管理を行う。

④点検および工事を実施する際、新技術の活用の検討、必要に応じて集約・撤去の検討を行い、橋全体のライフサイクルコストの縮減を図る。

⑤　①～④に示した基本方針に基づき、対象橋梁７１１橋を予防保全型、事後保全型、観察保全型の３つの管理区分に分類し（表－２）、橋梁の規模や重要度に応じたメリハリをつけた維持管理を行う。

【管理区分とその管理水準の定義】

表－２　管理区分とその維持管理方法および対象橋梁（令和6年3月末現在）

管　理　区　分	管理水準･維持管理方法	分類橋梁数
予防保全型（管理水準１）	予防保全の観点から、損傷が軽微な段階で繰り返し修繕を行い、常に一定の健全度を保持し、長寿命化を図る維持管理方法。	149橋
事後保全型（管理水準２）	機能に支障が生じる可能性が著しくなる前の早期に措置を講ずるべき段階で修繕を実施する維持管理方法。	151橋
観察保全型（管理水準３）	基本的には修繕を実施せず、機能に障害が生じる可能性が著しくなった段階で更新（撤去）することを前提とした維持管理方法。	411橋

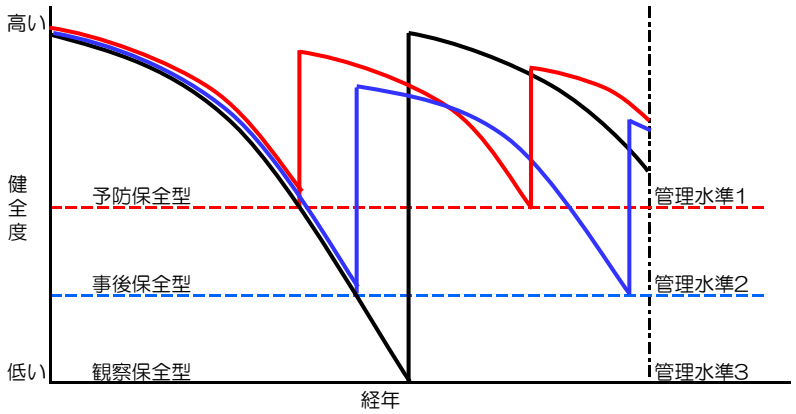
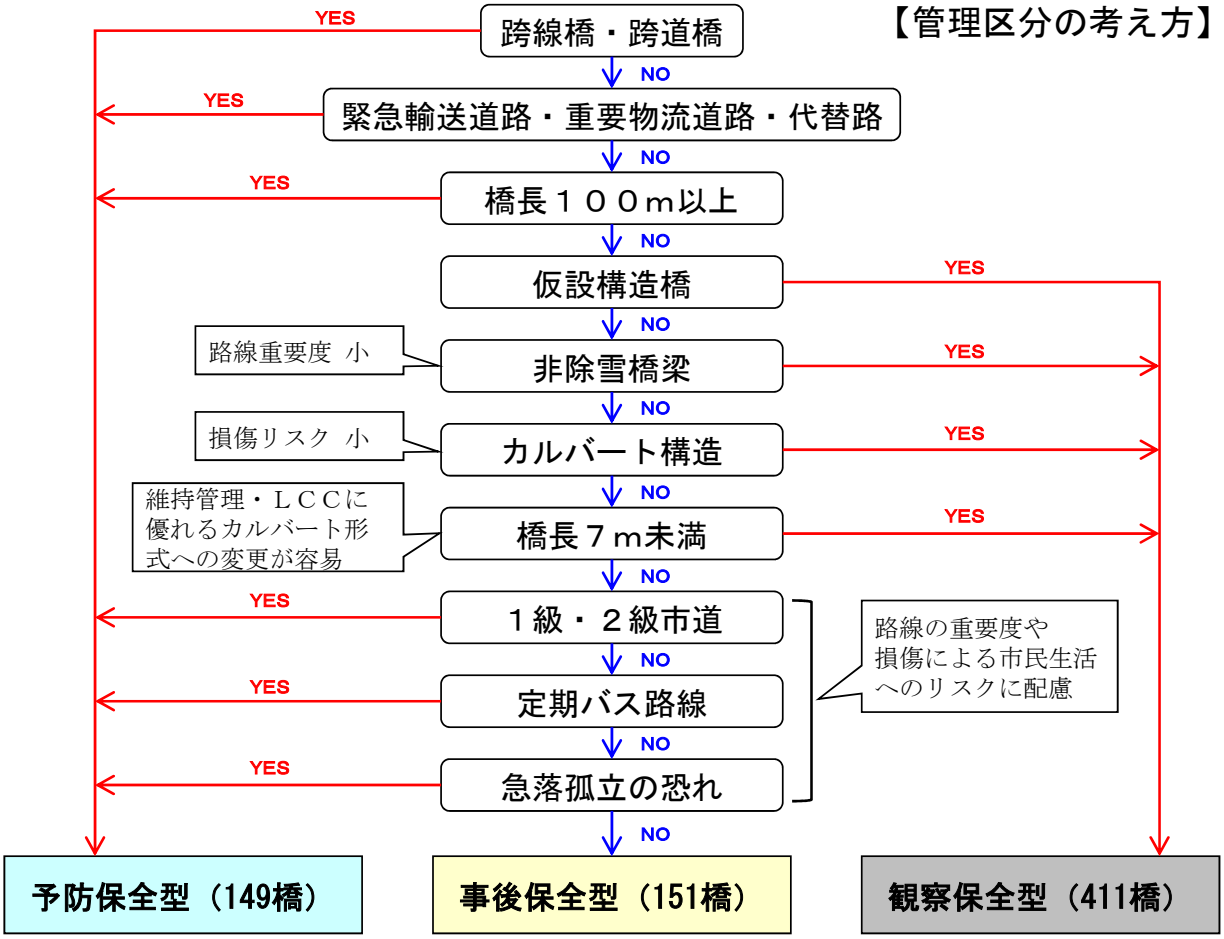


図　管理水準と維持管理のイメージ

【管理区分の考え方】



【対策区分と優先順位の考え方】

対策区分（健全度）は、個別の橋梁の点検結果に基づく「健全性の診断区分（Ⅰ～Ⅳ）」を“対策区分”に読み替えて用いる。

管理区分と対策区分（健全度）との関係に基づき、以下の表のとおりグループ分けを行い補修の優先順位を設定する。

区　分	Ⅰ (健全)	Ⅱ (予防保全段階)	Ⅲ (早期措置段階)	Ⅳ (緊急措置段階)

対策区分（健全性の診断結果）	管理区分：予防保全型	管理区分：事後保全型	管理区分：観察保全型
Ⅳ	優先順位 1位グループ	優先順位 2位グループ	優先順位 3位グループ
Ⅲ	優先順位 4位グループ	優先順位 5位グループ	優先順位 6位グループ
Ⅱ	優先順位 7位グループ	優先順位 8位グループ	優先順位 9位グループ
Ⅰ	優先順位 10位グループ	優先順位 11位グループ	優先順位 12位グループ

対策工事実施

５）対象橋梁ごとの点検時期および修繕内容･時期

①定期点検に関する省令･告示に基づき、橋長２ｍ以上の全橋梁を対象に、５年に１回、近接目視による定期点検を実施する。

②応急対策した橋梁、もしくは、対策を実施するまでの期間が長くなると判断された橋梁は、変状を把握するため、少なくとも１年に１回、状態を記録する。

③規模の大きい橋梁や、重要度の高い橋梁の修繕内容・時期は、橋梁点検結果を基に、最も効果的となるよう、以下のとおりとする。

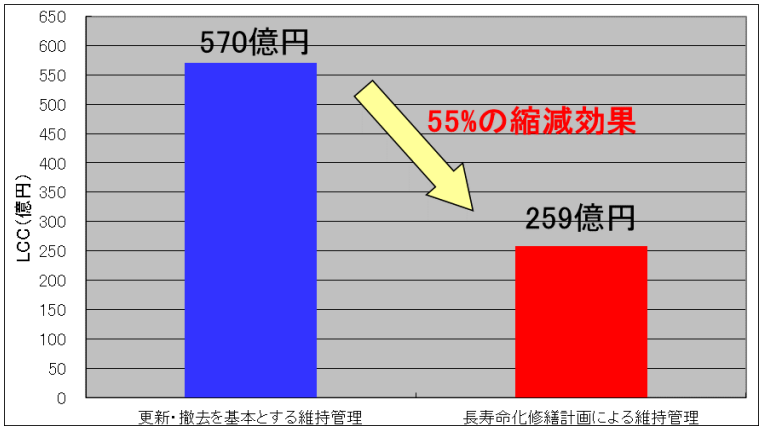
・損傷程度が大きく、第三者被害の可能性や路線の重要度が高い橋梁から順次、修繕を実施する。

・修繕にあたっては、最初に現在の損傷に対する修繕を行い、その後、塗装の塗替え、床版防水、伸縮装置取替えなどの予防保全的な修繕を計画的に実施する。

６）長寿命化修繕計画による効果

橋長２ｍ以上の道路橋７１１橋（令和６年３月末現在）を対象に、従来の事後的な維持管理を実施した場合と、予防的な維持管理を実施した場合について、それぞれのライフサイクルコストを算出し、比較を行った※。

図－３に示すとおり、従来の事後的な維持管理から予防的な維持管理に転換することにより、今後およそ５０年間で５５％の維持管理費の縮減効果が期待できる。



図－３　予防的な維持管理への転換によるコスト縮減効果

※従来の事後的な維持管理のライフサイクルコストは、耐用年数である建設後60年が経過した時点で架替えを行うとして算出。予防的な維持管理のライフサイクルコストは、現在発生している損傷の修繕と、今後の計画的な修繕および定期的な橋梁点検にかかる費用を計上して算出。

【新技術を用いた点検の取組状況】

１）橋梁点検事例（直営点検）

スマートフォンと360°カメラを用いた小規模橋梁の点検支援技術
（国土交通省の点検支援技術性能カタログ　BR010072-V0024）

・360°カメラで撮影した画像により、橋梁全体の状況を把握し、損傷の種類と場所を確認・抽出が可能。

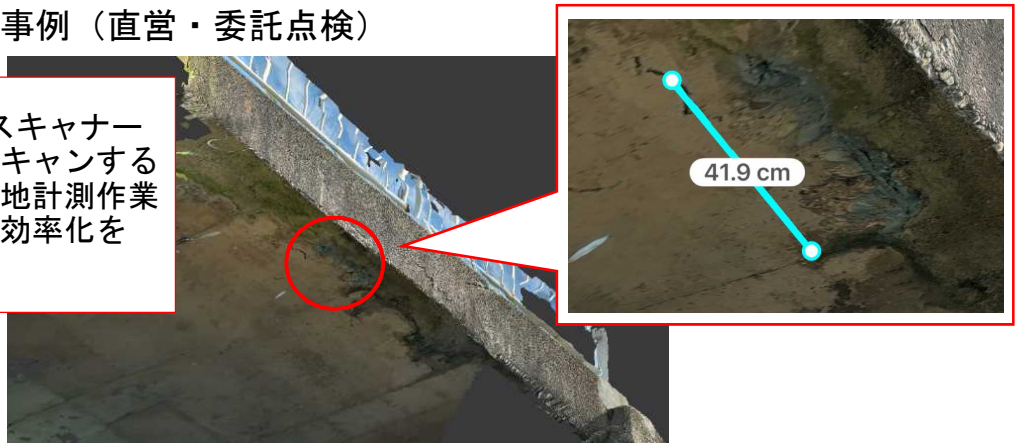
・ハシゴ設置が困難な状況など、桁下の近接目視も橋面から伸縮棒により撮影が可能。

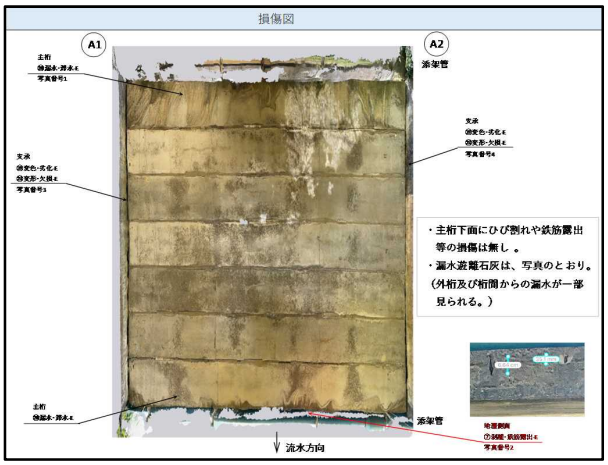
・360°全体の写真が撮影できるため、経験が浅い技術者でも見逃しなく記録可能。

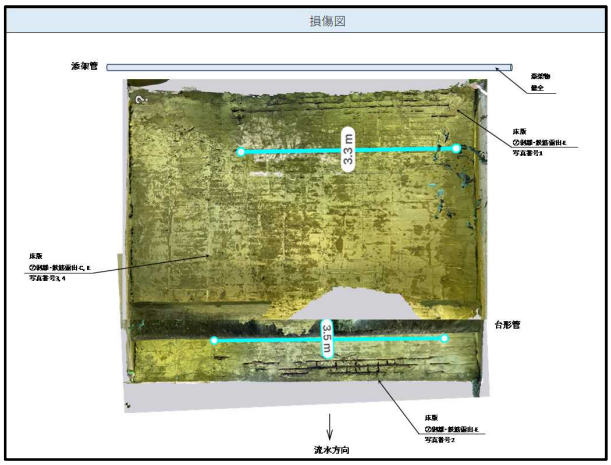
・橋梁全体や周辺環境をパノラマビューで確認できるため、効率的な診断が可能。

１）橋梁点検事例（直営・委託点検）

iPhoneのLiDARスキャナーで構造物を3Dスキャンすることにより、現地計測作業や損傷図作成の効率化を図った。





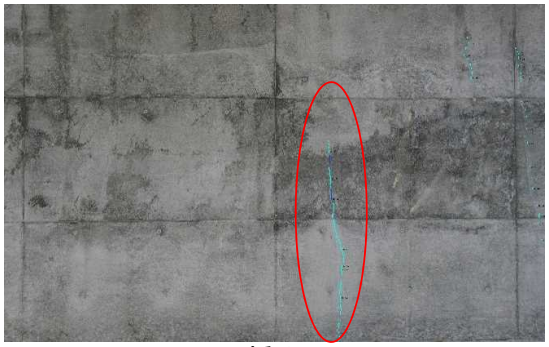


２）橋梁点検事例（委託点検）

画像撮影システムを用いた橋梁点検画像の取得技術
（国土交通省の点検支援技術性能カタログ　BR010027-V0324）

調査内容	
橋　梁　名：	羽川跨道橋
路　線　名：	下浜工業団地１号線
点検方法：	画像解析システム
路下状況：	道路（国道7号線）
橋　面　積：	694.0㎡
撮影箇所：	桁下、側面、下部工
撮影時間：	約1時間

交通量の多い道路において、安全かつ規制を行わずに調査を行うため、画像解析システムを用いて点検を実施した。



橋脚

桁下

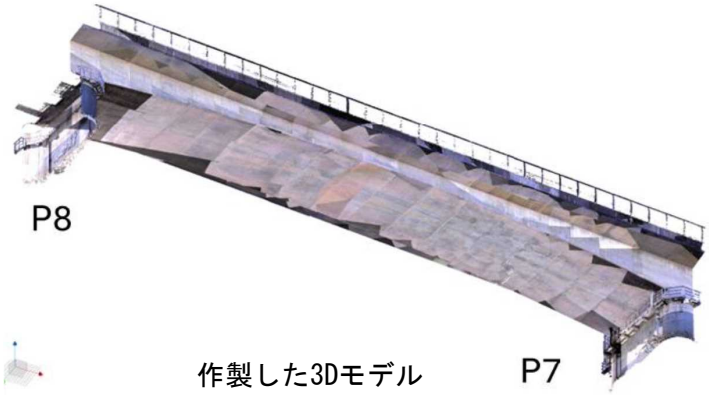
３）橋梁点検事例（委託点検）

橋梁の3Dモデル構築と点群計測処理による変状寸法の算出技術
（国土交通省の点検支援技術性能カタログ　BR020031-V0023）

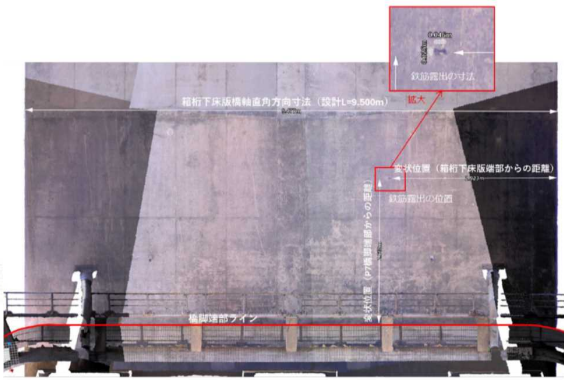
調査内容	
橋　梁　名：	秋田南大橋
路　線　名：	豊岩御野場線
点検方法：	三次元点群処理
路下状況：	河川（雄物川）
橋　面　積：	9990.50㎡
撮影箇所：	桁下（P7～P8）

３次元点群処理システムを用いて、変状の場所や種類を確認した。

鉄筋露出箇所を計測したところ、実測との誤差は1割程度であり、点検時における精度としては満足できる結果であった。



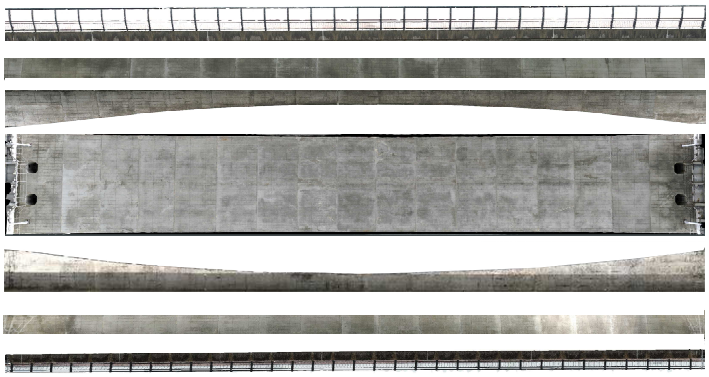
作製した3Dモデル



変状の位置及び寸法の計測

４）橋梁点検事例（委託点検）

長大橋やハイピアの橋梁において、ドローン点検を実施し、撮影写真から3Dモデル化やAIによるひび割れ解析を実施した。



オルソ画像（秋田南大橋）

秋田南大橋

白熊橋

ひび割れ抽出（白熊橋）

2. 舗装長寿命化修繕計画

２．舗装長寿命化修繕計画

１）本計画の位置づけ

「秋田市公共施設等総合管理計画（平成29年３月31日）（以下「総合管理計画」という。）」に定める公共施設等マネジメント方針にしたがって、舗装の個別施設計画として位置付けるものである。

２）市道の舗装状況

秋田市が管理する市道は、令和６年４月１日現在、市道認定総延長は約2,028km、実延長は約1,967kmで舗装率は87.8%である。

○市道の路線数及び延長

年度	路線数	実延長(m)	舗装延長(m)	未舗装延長(m)	舗装率
2019	7,620	1,960,245	1,720,646	239,599	87.8%
2020	7,654	1,963,245	1,723,588	239,837	87.8%
2021	7,668	1,964,670	1,724,579	240,091	87.8%
2022	7,678	1,965,740	1,725,571	240,169	87.8%
2023	7,699	1,967,424	1,727,202	240,222	87.8%

※住民要望による市道認定や開発行為による帰属等により、微増傾向にある。

３）本計画の目的

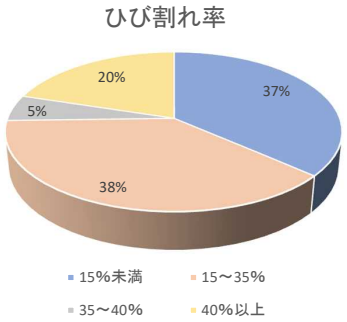
従来の事後的な修繕に加え、道路の特性等に応じて中長期的な視点で維持修繕を実施し、道路網の安全性、信頼性を確保することを目的とする。

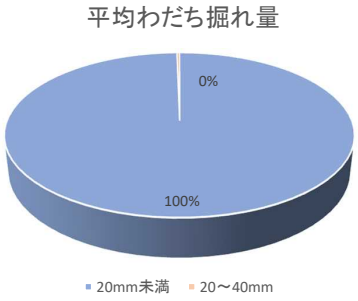
４）舗装の状態

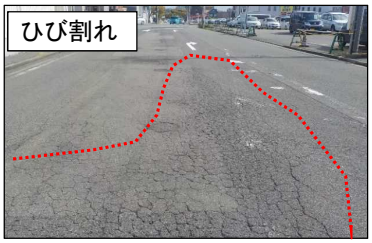
平成19年度から平成30年度で１～２級市道約403kmのうち約190kmについて路面性状調査を実施し、調査結果の「ひび割れ率」が40%以上である路線が20%、ひび割れ率が15～40%である路線が43%と大きな割合を占めている。そのため、計画的かつ継続的に修繕を行うことが必要不可欠であり、特にひび割れ率が40%を超える路線の比率が高いことから、一部については早期に修繕を行わなければならない状態である。

ひび割れ率＝(ひび割れ面積(m2)+パッチング面積(m2))/調査区間面積(m2)

わだち掘れ量＝測定車線のわだち掘れの最深箇所の値







５）管理目標の設定

計画的かつ効率的な維持管理への転換を図るため、特性や規模により路線を分類し、それぞれの「管理目標」を設定する。

管理目標は、施設の安全性の確保と機能の維持を前提とし、ライフサイクルコストの縮減が可能となるように設定するものである。

○路線分類の考え方

路線分類	基本的な考え方
路線①	１、２級市道のうち、緊急輸送道路や重要物流道路といった公的施設等の重要な拠点を連絡する路線
路線②	１、２級市道、バス路線で、鉄道駅、医療機関などの利便性がある拠点を連絡する路線
路線③	１、２級市道以外で、路線①や②に接続する路線または利用者が不特定多数である路線
路線④	その他市道であり、利用者が限定的である路線

○路線分類ごとの管理目標

路線分類	維持管理区分		管理目標
路線① 路線② 路線③	計画的な維持管理		定期的に点検を行うことにより、施設の状態を把握し、補修・更新計画を立案し、機能喪失前に対応する。
		予防保全型 ※路線①～③の市街地 路線①の市街地以外	損傷が軽微な段階で対策を行うことで、施設の安全性を高い水準で維持し、施設の長寿命化を図る。
		事後保全型 ※路線②③の市街地以外	発生した損傷により施設の安全性が低下し、機能や構造の安全性の観点から、次回の定期点検までに対策を行う。
路線④	観察型		パトロールや市民からの通報等により施設の状態を把握し、機能に支障がないよう、安全性が限界水準を下回る前に、更新・交換する。

６）点検の実施

路面性状調査や道路パトロールにより、施設の状態を把握し、損傷の有無や損傷の程度、劣化の速度等から、次回点検までに必要な措置等を判断する。維持管理区分に応じた管理の水準を下回ることが無いよう計画的に修繕を実施していくものである。

○路線分類ごとの点検方法

路線分類	点検方法	実施頻度	点検項目	点検延長
路線① 路線②	路面性状調査	５　年	ひび割れ率、わだち掘れ量、ＭＣＩ　等	約192km
路線③		随　時		－
路線④	道路パトロール	随　時	目視により確認できる異常	－

【路面性状調査】

舗装のひび割れ、わだち掘れ、平坦性、パッチング数、ＩＲＩ（国際ラフネス指数）を調べ、路面状況を把握する調査を行い、改良工法を検討するものである。

調査結果より維持管理指数（ＭＣＩ）を算出し、供用性の評価を行う。ＭＣＩの評価区分は、以下の表のとおりであり、維持修繕の基準として活用している。

ＭＣＩ	維持修繕基準
５以上	望ましい管理水準
４～５	修繕を行うことが望ましい
３～４	修繕が必要
３以下	早急に修繕が必要

【調査方法の転換】

令和６年度から従来の路面性状調査車を使用した調査手法から、スマートフォン・ＡＩを活用した調査手法へ転換した。

市所有のパトロールカーに専用のスマートフォンを搭載し、市職員により対象路線の路面性状調査を実施する。詳細な解析および評価図等作成を受注者にて実施する。

市職員のタイミングで調査を実施し、走った分だけデータを収集できるため、調査延長を大幅に延伸できることから、今後は、これまで調査対象としていた１、２級市道（路線①②）に加え、１、２級市道以外（路線③）も対象に調査を実施し、修繕計画を立てていく。

スマートフォンによる道路点検DXシステム「GLOCAL-EYEZ」

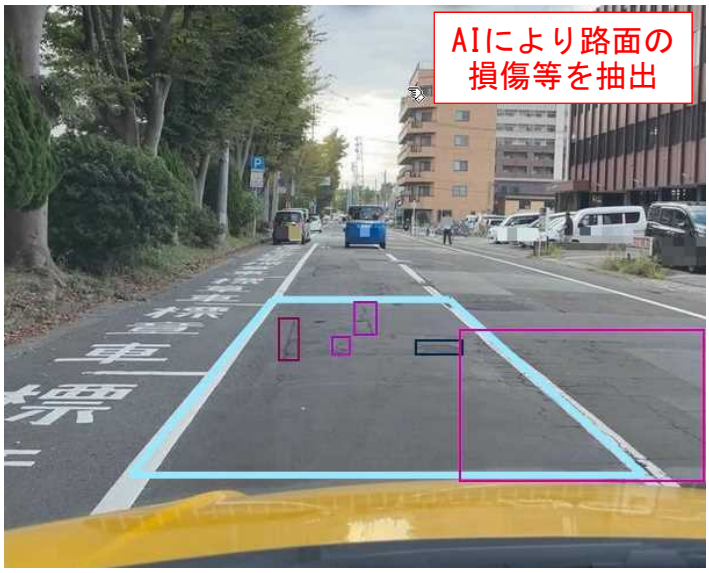
（NETIS:KK-230048-A）

（国土交通省の点検支援技術性能カタログ　PA020005-V0023 ）

路面性状測定車

スマートフォン・AIを活用した調査手法

【調査状況と調査結果の見え方】



スマートフォンによる調査状況

調査結果を表示した地図

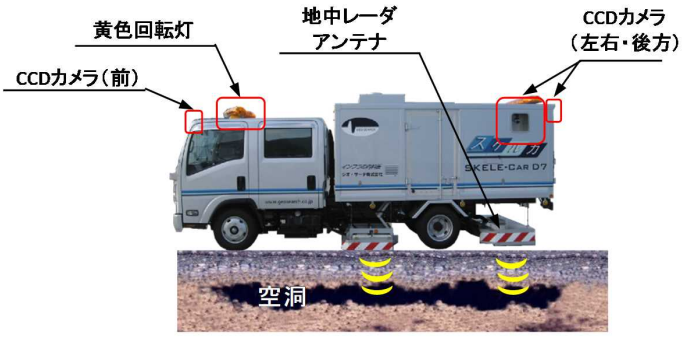
【路面下空洞調査】

路面下空洞調査は、災害等発生時のネットワーク確保および幹線道路の機能確保で、特に旧秋田市の下水道(合流)区域について実施した。

診断結果に基づき、空洞が確認された場合は、地下埋設物等の影響が考えられることから、必要に応じて各道路占用管理者に現地確認および対応を依頼した。

○調査実績

年度	H29	H30	R1	合計(km)
延長	27.8	12.5	1.9	42.2



路面下空洞探査車

ハンディ型地中レーダ

７）対策の実施

点検結果に基づき施設の機能や耐久性等を中長期的に回復させることを目的に修繕を行うものとする。

次回点検までに修繕を必要とした施設に対し５年ごとに５年間の短期計画を作成し、計画的に実施していくものとする。

【対策の優先順位】

対策は、定期点検結果における路線の健全性に応じて、道路利用者の安全確保を最優先に適切かつ効率的に実施する。

今後の点検・詳細調査、修繕により路線の健全性に変更が生じた場合や、道路パトロールにより、緊急又は早期に修繕が必要であると判断した場合は、路線分類にかかわらず優先順位を見直すこととする。

【対策の優先順位】

対策は、定期点検結果における路線の健全性に応じて、道路利用者の安全確保を最優先に適切かつ効率的に実施する。

今後の点検・詳細調査、修繕により路線の健全性に変更が生じた場合や、道路パトロールにより、緊急又は早期に修繕が必要であると判断した場合は、路線分類にかかわらず優先順位を見直すこととする。

○主な対策工法と概要

対策工法	概要
打替え工法	既設舗装のAs混合物層の全層および路盤の一部を打ち替える工法
切削オーバーレイ工法	既設舗装を表層又は基層まで打ち替えるもので、切削により既設As混合物層の一部を除去した後に、As混合物層を重ねる工法
路上再生路盤工法	路上で既設As混合物を破砕し、セメントや瀝青材料等の安定材と既設路盤材とともに混合、転圧し新たな安定処理路盤を構築する工法

3. のり面・土工構造物長寿命化修繕計画

３．のり面･土工構造物等長寿命化修繕計画

１）本計画の位置づけ

「秋田市公共施設等総合管理計画（平成29年３月31日）（以下「総合管理計画」という。）」に定める公共施設等マネジメント方針にしたがって、のり面･土工構造物等の個別施設計画として位置付けるものである。

２）現状と問題

令和６年12月末現在、秋田市が管理する切土のり面は458箇所、盛土のり面は344箇所、擁壁は722箇所（地下道擁壁15箇所含む）、カルバートは16箇所、グランドアンカーは1箇所、落石・雪崩防護は1箇所あり、建設時期が不明なものが多いが、ほとんどが50年以上経過したものと想定され、20年後には、のり面・土工構造物等の老朽化が一斉に進むこととなる。

また、調査したのり面・土工構造物等のうち何らかの損傷等が確認された割合は約10%で、修繕等の措置が求められている。

今後、急速に増えていく老朽化したのり面・土工構造物等について従来実施しているような損傷が大きくなってから修繕を行う維持管理方法の場合には、多額の費用がかかり、適切な維持管理ができなくなる恐れがある。

３）本計画の目的

秋田市が管理するのり面・土工構造物等は今後20年の間に急速に老朽化が進むため、従来の事後的な修繕から、予防的かつ計画的な修繕へと転換する。

これにより、従来の耐用年数60年を延命し、修繕に係る費用の縮減を図るとともに、地域の道路網の安全性、信頼性を確保することを目的として本計画を策定する。

４）対象施設

本計画で対象とする施設は、以下のとおりである。

○本計画の対象施設

	北部		中央		西部 東部		南部		河辺 雄和		合計	
	箇所	数量(m2)	箇所	数量(m2)	箇所	数量(m2)	箇所	数量(m2)	箇所	数量(m2)	箇所	数量(m2)
切土のり面(m2)	37	34,514	51	52,957	133	98,388	0	0	237	288,225	458	474,084
盛土のり面(m2)	43	20,003	50	27,428	71	49,067	0	0	180	146,521	344	243,019
擁壁(m)	190	9,321	126	7,401	196	8,253	0	0	195	6,618	707	31,593
地下道擁壁(m)	5	1,115	2	798	1	167	6	1,326	7	763	21	4,169
カルバート	2	62	10	3,832	1	920	0	0	3	1,530	16	6,344
ｸﾞﾗﾝﾄﾞｱﾝｶｰ(基)	0	0	1	36	0	0	0	0	0	0	1	36
落石・雪崩防護(m)	0	0	1	10	0	0	0	0	0	0	1	10
計	277	65,015	241	92,462	402	156,795	6	1,326	622	443,657	1548	759,255

５）計画期間

本計画は、５年に１回の定期点検結果等を踏まえ適宜、更新する。

６）これまでの点検および診断

平成27年度から平成30年度にかけて、のり面・土工構造物等の全てについて点検を実施した。

この点検では、一次点検により、異常箇所を確認し、二次点検により第三者被害の可能性の有無等で、各施設の健全性を判定した結果、最終的に判定区分①が１箇所、②が26箇所、③が70箇所、④が50箇所、⑤が207箇所となった。

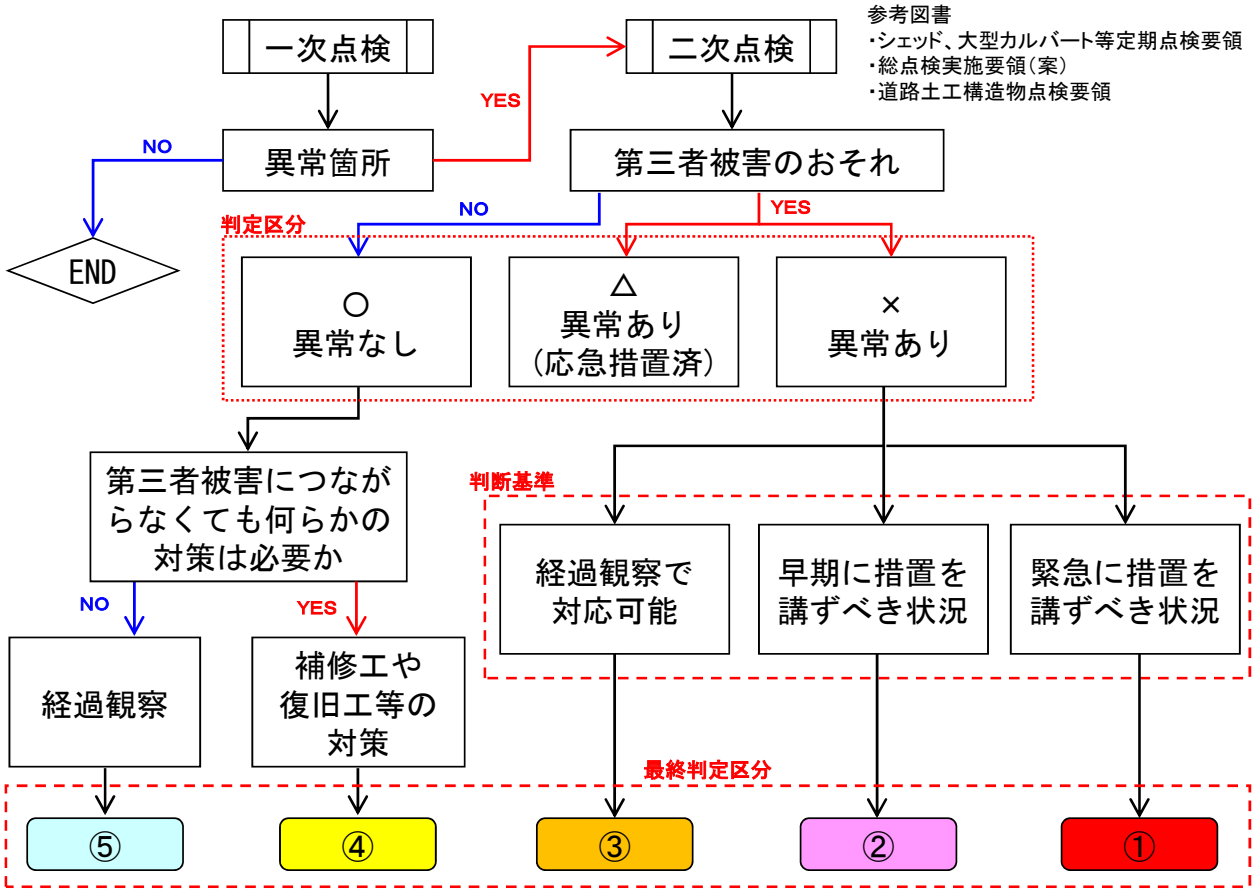
○異常箇所の判定区分（平成27年度～平成30年度）

判定区分		判定の内容
×	異常あり	第三者被害につながるおそれのあるもの。
△	異常あり （応急措置済み）	第三者被害につながるおそれのあるものに該当していたが、たたき落とし等の応急的な措置により第三者被害の可能性がなくなったもの。
○	異常なし	上記以外のもの。（第三者被害につながるおそれのない変状、軽微な変状のあるものを含む）

○健全性の最終判定区分（平成27年度～平成30年度）

①	第三者被害につながるおそれのあるもので、緊急に措置を講ずべき状態
②	第三者被害につながるおそれのあるもので、早期に措置を講ずべき状態
③	第三者被害につながるおそれのあるもので、経過観察で対応可能な状態
④	第三者被害につながるおそれはないが、補修・復旧等の対策が必要な状態
⑤	第三者被害につながるおそれはないが、経過観察で対応可能な状態

○平成27年度から平成30年度に実施した点検における健全性の判定フロー



７）対策

平成27年度から平成30年度の点検で、判定区分①と判断した岩見庄内線については、令和４年度に対策済みであることから、判定区分②に該当する施設について、優先順位を定めながら、各施設種別に応じて順次措置を講ずる。

○令和7年3月現在で措置を講ずる必要がある施設

判定区分	路線名	施設種別	規模
①	なし（対策済み）		
②	名ヶ沢線	盛土のり面	6.5m2
	百崎柳館線	盛土のり面	670m2
	桜ヶ丘梨平線	盛土のり面	1,650m2
	御所野上北手線	擁壁工	73m
	広域河辺北野田神内線	切土のり面	8,800m2
	東萱森線	切土のり面	1,936m2
	東萱森線	切土のり面	1,197m2
	岩見庄内線	切土のり面	524m2
	岩見庄内線	切土のり面	4,642m2
	岩見庄内線	盛土のり面	4,849m2
	岩見庄内線	盛土のり面	5,223m2
	岩見庄内線	盛土のり面	1,532m2
	岩見庄内線	擁壁工	10.5m
	岩見庄内線	擁壁工	19.6m
	神内岩見線	擁壁工	75.0m
	南台七曲線	盛土のり面	429m2
	中の沢線	盛土のり面	642m2
	竹の花藤森線	擁壁工	72.3m2

８）メンテナンスサイクルの基本的な考え方

【基本方針】

効率的な維持管理の実行および的確な改修整備の推進を行う必要があることから、点検、診断、措置、記録というメンテナンスサイクルを構築する。

【定期点検】対象施設：長大のり面（切土のり面15m、盛土のり面10m）

定期点検の対象とするのり面・土工構造物等は、道路法施行規則第４条の５の６第１項の規定に従って、５年に１回の近接目視により実施する。

なお、道路特定道路土工構造物となる長大のり面については、北部・中央・西部・東部地区については０箇所、河辺地区については長大切土のり面が22箇所、長大盛土のり面が19箇所、雄和地区については長大切土のり面が21箇所、長大盛土のり面が１箇所となっている。

【通常点検】対象施設：長大のり面以外ののり面・土工構造物等

通常点検の対象とするのり面・土工構造物等は、巡視、道路利用者や沿道住民からの通報により変状が認められた場合に実施する。この点検は、変状が認められたのり面・土工構造物等について、巡視中もしくは巡視後、近接目視等により行うことを基本とする。

○定期点検等の実施時期

年度	地区	パトロールによる通常点検	大規模のり面 5年に一度	大規模以外 10年に一度
H27～H30		通常点検	総点検	
H31～R5				
R6	河辺・雄和地区		定期点検	
R７～R11				
R11	河辺・雄和地区		定期点検	定期点検※1
R12	北部地区			定期点検※1
R13	中央・南部地区			定期点検※1
R14	西部・東部地区			定期点検※1
R15				
R16	河辺・雄和地区		定期点検	

※1　通常点検時で判断できる場合は、大規模以外の定期点検は行わない。

【対　策】

　診断結果に基づき、道路利用者の安全確保を最優先に適切かつ効率的に実施する。

　また、今後の点検・詳細調査、修繕により路線の健全性に変更が生じた場合やパトロールにより、緊急又は早期の修繕が必要であると判断した場合は、優先順位を見直すこととする。

【記　録】

　定期点検および健全性の診断結果ならびに措置の内容等を記録し、当該のり面・土工構造物等が利用されている期間中は、これを保存する。

4. 地下道長寿命化修繕計画

４．地下道長寿命化修繕計画

１）現状と問題

秋田市が管理する地下道は22箇所（令和6年3月末現在）であり、建設後の平均経過年数が42年となっている。建設後50年以上を経過する地下道の割合は、図-1のとおり現在の23%が10年、20年後には59%、30年後には64%となり地下道の老朽化が一斉に進むこととなる。

また、調査を行ったすべての地下道において何らかの損傷等が確認されており、修繕等の措置が求められている。

今後、急速に増えていく老朽化した地下道について従来実施しているような損傷が大きくなってから修繕を行う維持管理方法の場合には、多額の費用がかかり、適切な維持管理ができなくなる恐れがある。

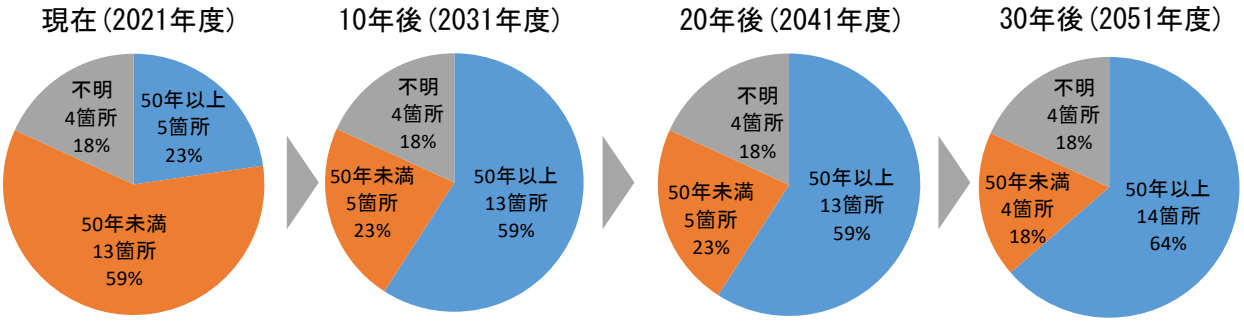


図-1　建設後50年以上を経過する地下道の割合

２）目的

秋田市が管理する地下道は今後30年の間に急速に老朽化が進むため、従来の事後的な修繕から、予防的かつ計画的な修繕へと転換する。これにより、従来の耐用年数60年を延命し、修繕に係る費用の縮減を図るとともに、地域の道路網の安全性、信頼性を確保することを目的として本計画を策定する。

３）対象施設

表-1　本計画の対象施設

番号	施設名	路線名	交差物件	管理者（※）	建設年次	車線数	幅員（m）	延長（m）
1	横山金足線二号立体交差（外旭川神田地下道）	神田三ノ堰1号線	金足添川線	市	2004	1	5.5	34
2	横山金足線三号立体交差（外旭川木崎地下道）	神田三ノ堰2号線	金足添川線	市	2004	1	5.5	33
3	明田地下道	川尻広面線	JR各線	市	1980	2	12.5	44
4	牛島西アンパス	牛島西潟敷線	JR羽越本線	市	1977	1	8.0	8
5	茨島・大住アンパス	仁井田新中島茨島六丁目線	JR羽越本線	市	2009	2	16.1	14
6	鳥木町散歩道立体交差	新屋鳥木町散歩道線	JR羽越本線	市	1977	自歩道	2.5	13
7	御所野地下道	御所野自歩道9号線	国道13号	市	2006	自歩道	4.6	117
8	下河原架道橋	和田式田線	JR奥羽本線	市	1950	1	2.4	8
9	末戸松本地下道	末戸松本6号線	JR奥羽本線	市	1977	2	9.5	27
10	松本地下道	末戸松本2号線	JR奥羽本線	市	1977	1	3.0	13
11	茱萸野架道橋	川原田前田線	JR奥羽本線	市	1974	1	2.4	9
12	上中野架道橋	和田松渕線	JR奥羽本線	市	1974	1	2.7	16
13	和田地下道	和田川原田線	JR奥羽本線	市	不明	自歩道	2.0	19
14	南部中央線地下道	四ツ小屋本線	県道秋田御所野雄和線	市	不明	自歩道	3.0	45
	小計							400
15	前田地下道	前田3号線	国道13号	国	2000	1	4.0	33
16	榊表地下道	北野田高屋自歩道線	国道13号	国	不明	自歩道	3.0	46
	小計							79
17	楢山大元町地下道	太田沢本線	JR奥羽本線	JR	不明	1	6.0	19
18	式田簡易架道橋	式田１号線	JR奥羽本線	JR	1975	1	4.8	10
19	水口地下道	寺内三千刈八幡田1号線	JR奥羽本線	JR	1963	自歩道	2.7	94
20	八幡田地下道	八幡田地下道線	JR奥羽本線	JR	1959	1	5.4	186
21	菅野地下道	菅野地下道線	JR奥羽本線	JR	1964	1	4.1	165
22	天徳寺地下道	泉天徳寺線	JR奥羽本線	JR	1959	1	5.0	106
	小計							580
	合計							1059

※管理者が「市」の場合は地下道本体および内空（舗装、照明灯等）を秋田市が管理。
※管理者が「国」、「JR」の場合は、国土交通省、東日本旅客鉄道株式会社が地下道本体を管理し、秋田市は内空を管理。

４）メンテナンスサイクルの基本的な考え方

【基本方針】

　地下道の効率的な維持管理の実行および的確な改修整備の推進を行う必要があることから、点検、診断、措置、記録というメンテナンスサイクルを構築する。

(1) 点検の考え方

　地下道本体を秋田市が管理している地下道のうち、内空に２車線以上の道路を有する規模の地下道は、「シェッド、大型カルバート等定期点検要領（令和６年３月）」に基づく、定期点検を実施する。その他の地下道は、「道路土工構造物点検要領（平成29年8月）」に基づく、通常点検を実施する。また、地下道本体の管理が「国」、「JR」となる地下道は、内空を点検対象とする。

(2) 点検

ア　定期点検

定期点検の対象とする地下道は、道路法施行規則第４条の５の６第１項の規定に従って、５年に１回の近接目視により実施する。

【対象地下道（３箇所）】

明田地下道、茨島・大住アンパス、末戸松本地下道

イ　通常点検

通常点検の対象とする地下道は、巡視、道路利用者や沿道住民からの通報により変状が認められた場合に実施する。この点検は、変状が認められた地下道について、巡視中もしくは巡視後、近接目視等により行うことを基本とする。

【対象地下道（19箇所）】

外旭川神田地下道、外旭川木崎地下道、牛島西アンパス、鳥木町散歩道立体交差、御所野地下道、下河原架道橋、松本地下道、茱萸野架道橋、上中野架道橋、和田地下道、南部中央線地下道、前田地下道、榊表地下道、楢山大元町地下道、式田簡易架道橋、水口地下道、八幡田地下道、菅野地下道、天徳寺地下道

(3) 診断

健全性の診断は、点検で得た結果を基に「トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示（平成26年7月1日施行）」に基づき表-2のとおり分類する。

表-2　判定区分

区分		状態
Ⅰ	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
Ⅱ	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
Ⅲ	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
Ⅳ	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

(4) 措置

健全性の診断に基づき、地下道の効率的な維持および修繕が図られるよう、必要な措置を講ずる。

(5) 記録

定期点検および健全性の診断の結果ならびに措置の内容等を記録し、当該地下道が利用されている期間中は、これを保存する。

５）新技術等の活用および費用の縮減に関する具体的な方針

厳しい財政状況のなかで、今後、確実に老朽化対策を実施していくためには、効率的な維持管理を可能とする新技術の活用により、費用の縮減や作業の効率化に取り組む必要がある。そのため、点検、措置の実施にあたっては以下の取組を検討する。

(1) 点検

点検では画像計測技術などの新技術活用により、過去の点検や補修前後の比較を容易に行うことで、損傷、補修箇所の特定や損傷の進捗度合いの判別を簡素化、効率化することにより点検費用の縮減を図る。

(2) 措置

令和４年度以降に新たに補修等にかかる詳細設計を実施する場合は、新技術情報提供システム（ＮＥＴＩＳ）等に掲載されている新技術について従来技術との比較検討を行い、費用の縮減や作業の効率化を図る。

６）計画期間

本計画の期間は、５年に１回の定期点検サイクルを踏まえ、点検間隔が明らかとなるよう10年とする。

なお、点検結果等を踏まえ、適宜、計画を更新する。

７）対策の優先順位

対策は、点検結果をもとに道路利用者の安全確保を最優先に適切かつ効率的に実施する。

定期点検の結果による、健全性の区分に応じ必要な修繕工事を実施し、点検・詳細調査、修繕により健全性の区分に変更が生じた場合は、優先順位を見直すこととする。

８）個別施設の状態等

令和２年度および３年度において「シェッド、大型カルバート等定期点検要領」に基づき点検および診断を実施している。その結果、定期点検の対象となる地下道３箇所はすべてについて判定区分Ⅱであった。

９）対策内容

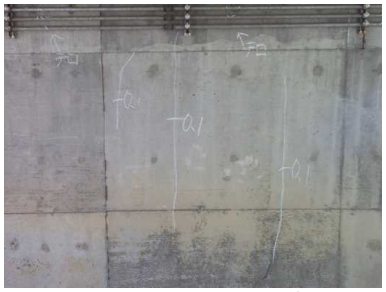
修繕等が必要な箇所への主な対策は、コンクリートの剥離、うき、ひび割れ、漏水等の変状に対して、剥落防止、ひび割れ補修、漏水対策等の措置を講ずる。

参考として近年の工事実績を表－３に示す。

うき（明田地下道）

剥離・鉄筋露出
（上中野架道橋）

ひび割れ
（下河原架道橋）



漏水（茱萸野地下道）

表-3　近年の工事実績

施設名	年次	状態
天徳寺地下道	Ｈ９	壁面改修工事
八幡田地下道	Ｈ１０	壁面改修工事
明田地下道	Ｈ１９	壁面改修工事
明田地下道	Ｈ２４	壁面、照明設備改修工事

10）実施時期

修繕等の実施にあたっては、判定区分Ⅳおよび Ⅲを優先的に実施し、判定区分Ⅱについては、道路利用者に対する安全確保、今後の点検結果などを踏まえ実施時期について判断することとする。

表-4　定期点検等の実施時期

施設名	管理者	点検年次	道路構造物評価					定期点検【○】、詳細設計【◎】、修繕【●】								
			本体	継手	ｳｨﾝｸﾞ	その他	総合	～H29	H30	R1	R2	R3	R4～R6	R7	R8	R9
横山金足線二号立体交差（外旭川神田地下道）	市	H28	通常点検					○								
横山金足線三号立体交差（外旭川木崎地下道）	市	H28	通常点検					○								
明田地下道	市	R3	Ⅱ	Ⅰ	Ⅱ	Ⅰ	Ⅱ	○◎	●			○			○	
牛島西アンパス	市	H28	通常点検					○								
茨島・大住アンパス	市	R3	Ⅱ	Ⅰ	Ⅱ	Ⅱ	Ⅱ	○				○			○	
鳥木町散歩道立体交差	市	H28	通常点検					○								
御所野地下道	市	H28	通常点検					○								
下河原架道橋	市	H28	通常点検					○◎	●							
末戸松本地下道	市	R2	Ⅱ	Ⅱ	Ⅱ	Ⅱ	Ⅱ	○			○			○		
松本地下道	市	H27	通常点検					○								
茱萸野架道橋	市	H27	通常点検					○◎	●							
上中野架道橋	市	H27	通常点検					○◎			●					
和田地下道	市	H27	通常点検					○								
南部中央線地下道	市	H27	通常点検					○								
前田地下道	国	H28	通常点検					○								
榊表地下道	国	H28	通常点検					○								
楢山大元町地下道	JR	H28	通常点検					○								
式田簡易架道橋	JR	H28	通常点検					○								
水口地下道	JR	H27	通常点検					○								
八幡田地下道	JR	H25	通常点検					○								
菅野地下道	JR	H25	通常点検					○								
天徳寺地下道	JR	H25	通常点検					○								

５．道路トンネル長寿命化修繕計画

５．道路トンネル長寿命化修繕計画

１）現状と問題

秋田市が管理する道路トンネルは6箇所（令和6年3月末現在）であり、建設後の平均経過年数が41年となっている。建設後50年以上を経過する道路トンネルの割合は、図-1のとおり現在の17%が10年後には50%、20年後には67%、30年後には100%となり、道路トンネルの老朽化が一斉に進むこととなる。

また、調査を行ったすべての道路トンネルにおいて何らかの損傷等が確認されており、修繕等の措置が求められている。

今後、急速に増えていく老朽化した道路トンネルについて従来実施しているような損傷が大きくなってから修繕を行う維持管理方法の場合には、多額の費用がかかり、適切な維持管理ができなくなる恐れがある。

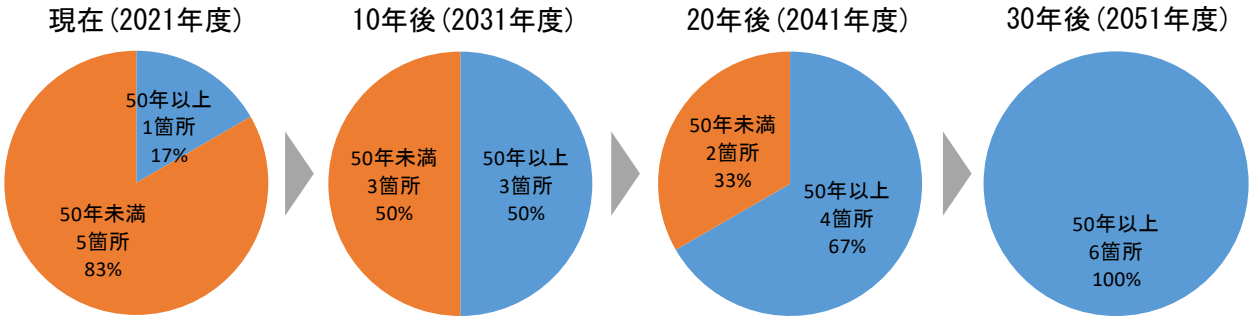


図-1　建設後50年以上を経過する道路トンネルの割合

２）目的

　秋田市が管理する道路トンネルは今後30年の間に急速に老朽化が進むため、従来の事後

的な修繕から、予防的かつ計画的な修繕へと転換する。これにより、従来の耐用年数75年を延命し、修繕に係る費用の縮減を図るとともに、地域の道路網の安全性、信頼性を確保することを目的として本計画を策定する。

３）対象施設

表-1　本計画の対象施設

番号	施設名	路線名	建設年次	幅員（m）	延長（m）
1	千秋トンネル	秋田環状2号線	1978	15.6	189
2	五百刈沢隧道	五百刈沢隧道線	1941	2.4	85
3	小又沢トンネル（※）	中の沢線	1983	9.0	45
4	平尾鳥トンネル	竹の花藤森線	2000	10.7	160
5	山手台フォレストパス	山手台1号線	1998	15.1	229
6	黒崎森隧道	神内大又２号線	1978	6.5	275
	合計				983

※小又沢トンネルは由利本荘市との市境に位置しており、全延長94mのうち秋田市管理延長を記載している。

４）メンテナンスサイクルの基本的な考え方

【基本方針】

　道路トンネルの効率的な維持管理の実行および的確な改修整備の推進を行う必要があることから、点検、診断、措置、記録というメンテナンスサイクルを構築する。

(1) 点検の考え方

　「道路トンネル定期点検要領（令和６年３月）」に基づく、定期点検を実施する。

(2) 点検

　対象となる道路トンネルの定期点検は、道路法施行規則第４条の５の６第１項の規定に従って、５年に１回の近接目視により実施する。

(3)診断

健全性の診断は、点検で得た結果を基に「トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示（平成26年7月1日施行）」に基づき表-2のとおり分類する。

表-2　判定区分

区分		状態
Ⅰ	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
Ⅱ	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
Ⅲ	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
Ⅳ	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

(4)措置

健全性の診断に基づき、道路トンネルの効率的な維持および修繕が図られるよう、必要な措置を講ずる。

(5)記録

定期点検および健全性の診断の結果ならびに措置の内容等を記録し、当該道路トンネルが利用されている期間中は、これを保存する。

５）新技術等の活用および費用の縮減に関する具体的な方針

厳しい財政状況のなかで、今後、確実に老朽化対策を実施していくためには、効率的な維持管理を可能とする新技術の活用により、費用の縮減や作業の効率化に取り組む必要がある。そのため、点検、措置の実施にあたっては以下の取組を検討する。

(1)点検

点検では画像計測技術などの新技術活用により、過去の点検や補修前後の比較を容易に行うことで、損傷、補修箇所の特定や損傷の進捗度合いの判別を簡素化、効率化することにより点検費用の縮減を図る。

(2)措置

令和４年度以降に新たに補修等にかかる詳細設計を実施する場合は、新技術情報提供システム（ＮＥＴＩＳ）等に掲載されている新技術について従来技術との比較検討を行い、費用の縮減や作業の効率化を図る。

６）計画期間

本計画の期間は、５年に１回の定期点検サイクルを踏まえ、点検間隔が明らかとなるよう10年とする。

なお、点検結果等を踏まえ、適宜、計画を更新する。

７）対策の優先順位

対策は、点検結果をもとに道路利用者の安全確保を最優先に適切かつ効率的に実施する。

定期点検の結果による、健全性の区分に応じ必要な修繕工事を実施し、点検・詳細調査、修繕により健全性の区分に変更が生じた場合は、優先順位を見直すこととする。

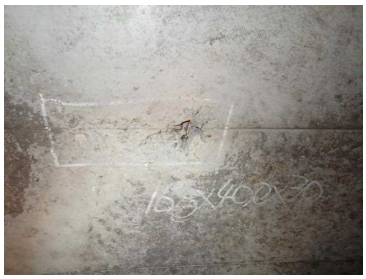
８）個別施設の状態等

令和２年度に「道路トンネル定期点検要領」に基づき点検および診断を実施している。その結果、道路トンネル６箇所のうち判定区分Ⅱが４箇所、判定区分Ⅲが１箇所、通行止めによる調査不能が１箇所となっている。判定区分Ⅲとなったトンネルは、照明器具取付部の腐食により落下の危険があったことから応急措置を講じている。

９）対策内容

修繕等が必要な箇所への主な対策は、コンクリートの剥離、うき、漏水、附属物等の取付状態の異常等の変状に対して、剥落防止、断面補修、漏水対策等の措置を講ずる。

参考として近年の工事実績を表-３に示す。



剥離
（山手台フォレストパス）

うき
（平尾鳥トンネル）

取付部の腐食
（平尾鳥トンネル）

漏水（小又沢トンネル）

表-3　近年の工事実績

施設名	年次	工事名	内容
千秋トンネル	H22	目地改修工事	目地補修工
	H26	壁面改修工事	ひび割れ注入工 断面修復工 剥落防止工
		照明設備改修工事	照明器具取替 坑内配線取替
		道路表示板改修工事	道路情報表示板取替

10）実施時期

修繕等の実施にあたっては、判定区分Ⅳおよび Ⅲを優先的に実施し、判定区分Ⅱについては、道路利用者に対する安全確保、今後の点検結果などを踏まえ実施時期について判断することとする。

本計画策定時点で表-４のとおり判定区分Ⅳはなく、判定区分Ⅲが１箇所措置、判定区分Ⅱが４箇所となっている。判定区分Ⅲとなっている１箇所は、断面補修、照明器具の改修などの本対策を講じ道路トンネルの機能を回復、維持することとしている。

なお、五百刈沢隧道は判定区分Ⅲ又はⅣと診断された場合、利用状況等を勘案し廃止について検討することとする。

表-4　定期点検等の実施時期

施設名	点検年次	道路構造物評価					定期点検【○】、詳細設計【◎】、修繕【●】								
		材料劣化	漏水	外力	付属物	総合	～H29	H30	R1	R2	R3	R4～R6	R7	R8	R9
千秋トンネル	R2	Ⅱ	Ⅱ	Ⅰ	○	Ⅱ	○◎●			○			○		
五百刈沢隧道	R2	Ⅱ	Ⅱ	Ⅰ	○	Ⅱ	○			○			○		
小又沢トンネル（※）	R2	Ⅱ	Ⅱ	Ⅰ	○	Ⅱ	○			○			○		
平尾鳥トンネル	R2	Ⅲ	Ⅰ	Ⅰ	×	Ⅲ	○			○	●		○		
山手台フォレストパス	R2	Ⅱ	Ⅱ	Ⅱ		Ⅱ	○			○			○		
黒崎森隧道	－	通行止調査不能					○			○			○		

６．除排雪への取組み

１）基本方針

１．「道路除排雪の基本計画書」に定めた基準に基づき、初期除雪を徹底するとともに、効果的な除排雪を推進し、円滑な冬期道路交通の確保に努めます。

２．市民ニーズを反映した除排雪対象路線の稼働優先順位に基づき、集中的な降雪や長期にわたる低温にも対応可能な、効果的かつ効率的な除排雪作業を実施します。

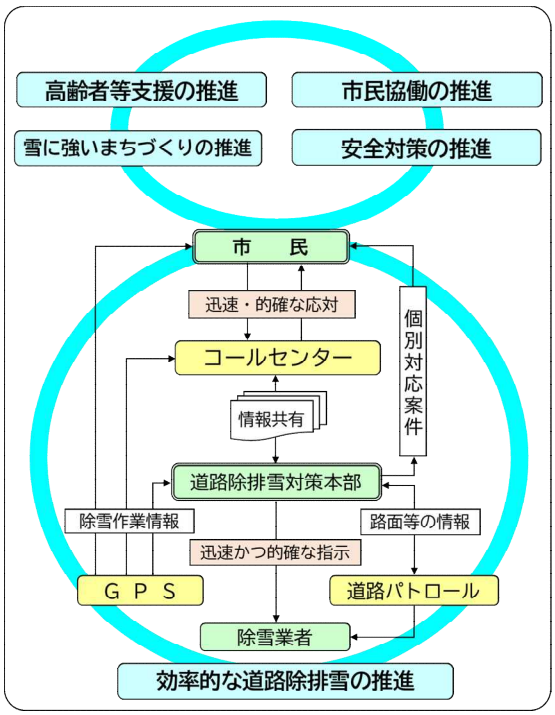
３．歩道や通学路の除排雪を充実させ、安全な歩行者空間の確保に努めます。

４．大規模堆雪場３箇所に加え、固定資産税減免制度の活用や街区公園等の開放により、近隣住民向けの小規模堆雪場を確保します。

５．道路パトロールの強化に加え、ＧＰＳやコールセンターを活用して道路状況を迅速に把握し、市民への情報提供や情報収集に努め、迅速かつ的確な除排雪作業を推進します。

６．機械貸出制度を充実させるとともに、個人所有の小型除雪機を地域の除排雪作業に使用する場合には燃料を支給するなど、地域による自主的な除排雪を支援し、市民協働による除排雪を推進します。

【総合的な取組による安全安心の実現】



初期除雪の徹底

的確な情報収集

迅速な除排雪対応

２）除雪の出動基準

【車道】

(1) 除雪の出動判断基準値は、路面積雪深１０ｃｍとします。
(2) 作業時間帯は、日中が９時～１６時、夜間が２０時～６時です。

【歩道】

(1) 除雪の出動判断基準値は、路面積雪深１０ｃｍとします。
(2) 作業時間帯は、２０時～６時です。（※並行する車道の除雪完了後）

通常の出動判断
・各地区の路面積雪深が基準値以上であることを確認した場合
本部の指示で出動する場合
・気象や道路状況の変化により走行が困難となった場合（急な降雨や吹きだまり発生など） ・幅員4m未満の一般生活道路など、除排雪一体作業が有効と認められる場合
本部の指示で出動を見合わせる場合
・降雨や気温上昇等により自然融雪が期待できる場合

３）排雪の実施基準

【車道】

(1) 原則として、次の表の基準に基づき排雪を実施します。
(2) 作業時間帯は、日中が９時～１６時、夜間が２０時～６時です。

通常の実施判断	
主要道路	車両の交互通行が困難な場合、または歩行帯の確保が困難となった場合
生活道路	１車線の確保が困難な場合、または歩行帯の確保が困難になった場合
交 差 点	交通安全上、必要な視距の確保が困難となった場合
本部の指示で出動する場合	
・幅員４ｍ未満の一般生活道路など、除排雪一体作業が有効と認められる場合	
本部の指示で出動を見合わせる場合	
・降雨や気温上昇等により自然融雪が期待できる場合	

【歩道】

(1) 原則として、次の表の基準に基づき排雪を実施します。
(2) 作業時間帯は、２０時～６時です。

通常の実施判断	
主要歩道	警戒時･豪雪時において、歩行者のすれ違いが困難となった場合
一般歩道	豪雪時において、本部が必要と認めた場合
本部の指示で出動する場合	
・気象や道路状況の急激な変化により歩行が困難となった場合 ・車道との一体作業が有効と認められる場合	
本部の指示で出動を見合わせる場合	
・降雨や気温上昇等により自然融雪が期待できる場合	

４）道路区分と優先順位

【道路種別に応じた作業優先順位】

<table>
<tr><th colspan="2" rowspan="2">道路種別</th><th colspan="2" rowspan="2">区　分</th><th rowspan="2">内　訳</th><th rowspan="2">除雪
延長</th><th colspan="2">作業優先順位</th></tr>
<tr><th>除雪</th><th>排雪</th></tr>
<tr><td rowspan="7">車道</td><td rowspan="2">主要道路</td><td>緊急路線</td><td>1</td><td>緊急輸送道路に指定されている
道路等の特に重要な道路</td><td>115 km</td><td>1-1</td><td>1-1</td></tr>
<tr><td>主要幹線</td><td>2</td><td>上記以外のバス路線
公共施設に接続する道路等</td><td>429 km</td><td rowspan="2">1-2</td><td rowspan="2">1-2</td></tr>
<tr><td rowspan="5">生活道路</td><td>生活幹線</td><td>3</td><td>地域の幹線的な道路
通学路指定のうち幹線的な道路</td><td>412 km</td></tr>
<tr><td rowspan="4">一般生活道路</td><td>4</td><td>幅員４ｍ以上の市道</td><td>588 km</td><td rowspan="3">2</td><td rowspan="2">2</td></tr>
<tr><td>4</td><td>幅員４ｍ以上の私道等</td><td>81 km</td></tr>
<tr><td>4</td><td>幅員４ｍ未満の市道</td><td>153 km</td><td>2</td></tr>
<tr><td>5</td><td>幅員４ｍ未満の私道等</td><td>130 km</td><td colspan="2">2</td></tr>
<tr><td colspan="5">合　　計</td><td>1,908 km</td><td colspan="2"></td></tr>
</table>

道路種別		区　分		内　訳	除雪延長	作業優先順位	
						除雪	排雪
歩道	主要歩道	緊急路線	1	緊急輸送道路に指定されている道路等の重要な道路の歩道	78 km	1-1	1-1
		幹線歩道	2	上記以外の主要幹線の歩道	141 km		1-2
		通学歩道	3	通学路指定のうち幹線的な歩道	25 km		
	一般歩道	一般歩道	4	上記以外の歩道	24 km		2
	合　計				268 km		

【凍結抑制剤の散布課所と延長等】

箇所区分	内　訳	散布延長	作業時間帯	散布対象箇所
坂　道	融雪施設設置箇所を除く	57 km	早朝 ４時～６時	全箇所を対象として 除排雪作業との 連携を図り実施します
橋　梁	交通量の多い橋梁	5 km		
交 差 点	交通量の多い交差点	20 km	夕方 16時～18時	
屈 曲 部	交通量の多いカーブ等	11 km		
合　計		93 km		

５）堆雪場の配置

【一般開放用】

堆雪場名	内　訳	散布延長	作業時間帯	備考
旧空港跡地	新屋町字割山	51,978	終　日	
雄物川右岸	雄物新橋上･下流側	21,800	終　日	
下新城大規模堆雪場	下新城中野	40,000	9時～21時	
河辺岩見	河辺岩見字関口川原	1,200	9時～16時	4t車以下限定
旧太平山スキー場跡地	仁別字水沢	7,000	9時～16時	4t車以下限定
合　計		121,978		

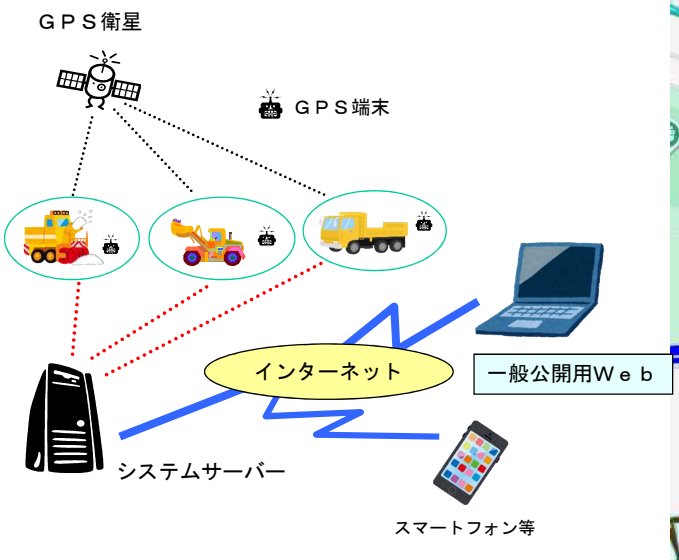
【地域住民用】

堆雪場名	内　訳	散布延長	備考
街区公園	192ヶ所	439,000	ソリやスノーダンプ等の 人力による排雪に限る
児童遊園地	468ヶ所	183,600	
その他の公園	3ヶ所	9,500	
その他の緑地	39ヶ所	419,900	
合　計	702ヶ所	1,052,000	

６）道路除排雪車輌運行管理システムについて

小型除雪機械を除く全ての除雪車両およびダンプトラックには、ＧＰＳ端末を取り付けます。

これにより、除雪車両の位置や作業状況を、インターネット経由でパソコンやスマートフォンから確認できます。



７）新たな除排雪方法の実施

【除雪稼働基準について】

路面の積雪が10cm以上であることを確認した場合、すべての除雪対象路線を一斉除雪します。（Ｒ５から３年程度試験的に実施）

・地域により雪の量が違う場合、稼働地域を選別する場合あります。

・急な降雨や気温変化、吹き溜まりなどにより、車両の走行が困難な場合は、臨機応変に稼働する場合もあります。

【除雪後に残った雪について】

・除雪を効率的に行うため、一部の狭隘道路を除き、除雪と排雪を別々に行います。

・交通安全上支障となる雪山は後日まとめて排雪します。

※撤去する雪山の目安

・主要道路は交互通行や歩行帯の確保が困難な場合

・生活道路は１車線の確保と歩行者スペースの確保が困難な場合

・交差点は見通しの確保が困難な場合

８）市の各種支援策

【高齢者などへの支援】

・道路除雪後の間口除雪の実施

65歳以上の高齢者のみ、または身体の不自由な方のみで、自力での除雪ができない世帯を対象に実施。事前登録が必要（R7は10/29から11/14まで受付中）

【町内会やボランティア団体への支援】

・小型除雪機の無料貸し出し

町内会やボランティア団体などが、市の除雪対象路線のうち、生活道路や歩道を200m以上除雪する場合、１２月から３月までの期間中、小型除雪機を貸し出し。

・個人所有の小型除雪機への燃料支給

町内会やボランティア団体が、地域の生活道路や高齢者宅の間口、ごみ集積所などを除排雪する場合、年度内400ℓを上限に燃料を支給。

【除排雪作業にご理解とご協力をお願いします。】

・交通安全上支障となる雪山は後日撤去します。
・除雪車通過後、道路に面した間口の雪は各家庭でお願いします。
・道路への雪出し、路上駐車は絶対にやめましょう
・雪寄せが困難な世帯は、共助の精神で近所の方々で助け合いましょう。