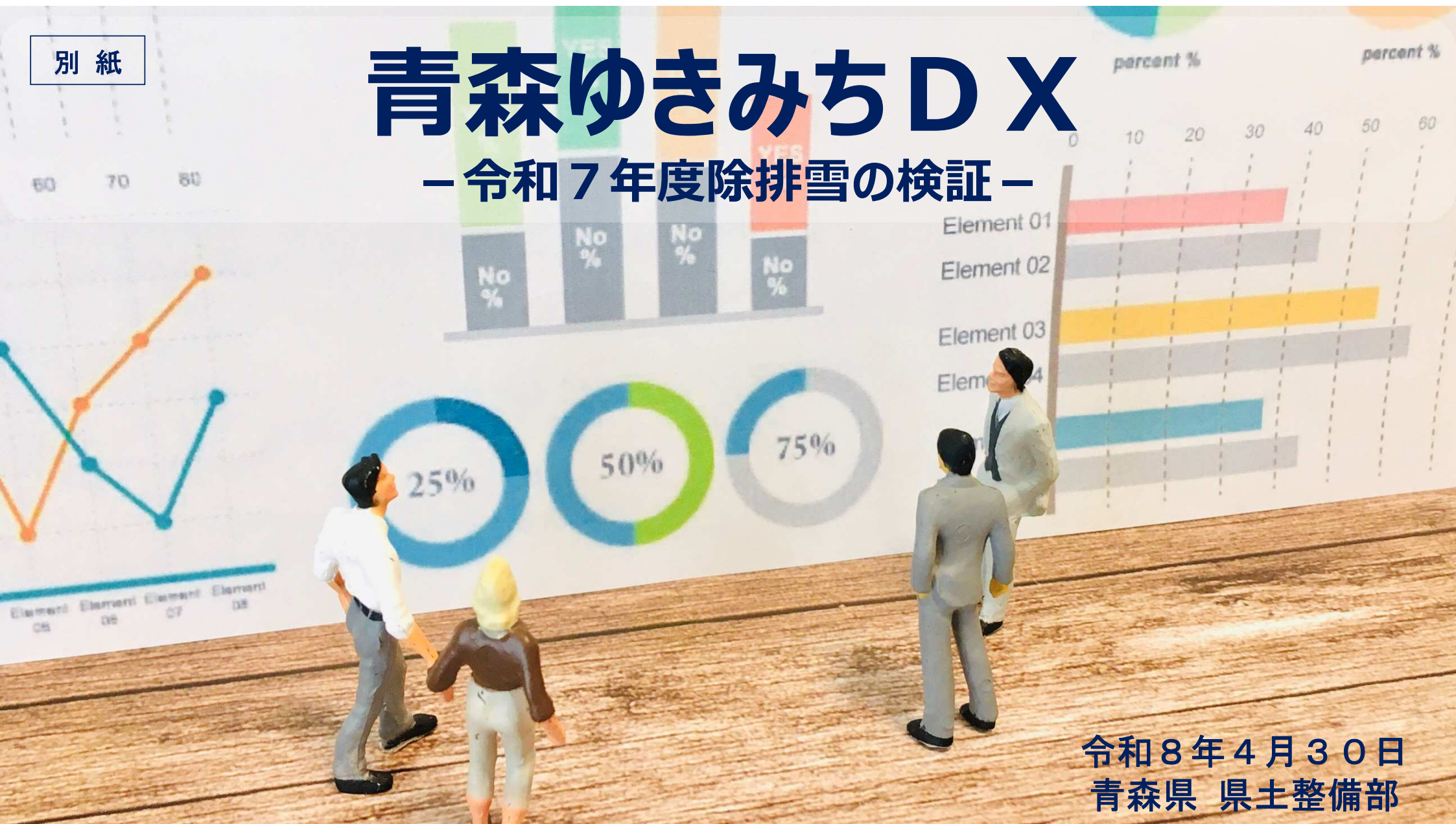


別紙

青森ゆきみちDX

－令和7年度除排雪の検証－



令和8年4月30日
青森県 県土整備部

目次

1. 監視機能強化に向けた検証

- 1-1. 「重点監視箇所」の抽出方法 P 1
- 1-2. 「重点監視箇所」マップ（青森市、弘前市、青森市浪岡、五所川原市） . . . P 2～P 5
- 1-3. バス路線「判定箇所」の抽出 P 6～P 7
- 1-4. AI路面判定システムの検証に基づく「弱点箇所」の抽出 P 8～P 9
- 1-5. 県民の皆様からのご意見・ご要望内容に基づく「弱点箇所」の抽出 . . P 10～P 11

2. 除排雪オペレーションの検証

- 2-1. 車道部の検証 . . . 67% . . . P 12～P 27
- 2-2. 歩道部の検証 . . . 2022 . . . P 28～P 42

3. 排雪運搬効率の検証 P 43～P 44

（参考）県による市町村支援について . . . P 45～P 46

1. 監視機能強化に向けた検証

1-1. 「重点監視箇所」の抽出方法

(1) バス路線「判定箇所」の抽出

令和8年4月、バス事業者（青森市営バス、弘南バス）へヒアリング調査を実施。

「判定箇所」として全28箇所を抽出（青森市25箇所、弘前市3箇所）

(2) 「弱点箇所」の抽出

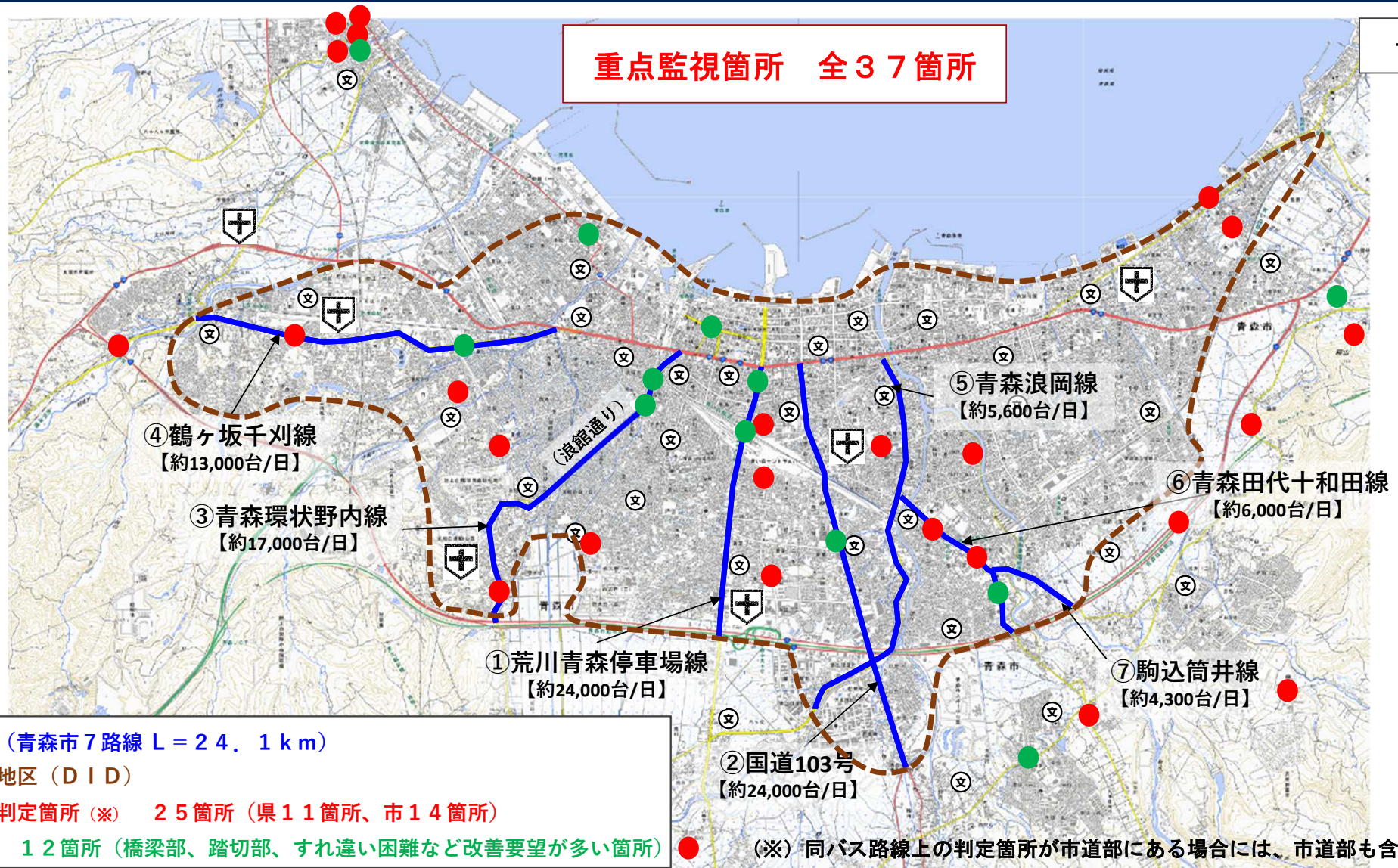
A I路面判定システムを活用し、他の箇所と比較して幅員狭小スピードが速い等の箇所を

「弱点箇所」として全29箇所を抽出（青森市12箇所、弘前市5箇所、浪岡地区7箇所、五所川原市5箇所）

1-2. 重点監視箇所マップ 全37箇所（青森市）

青森市

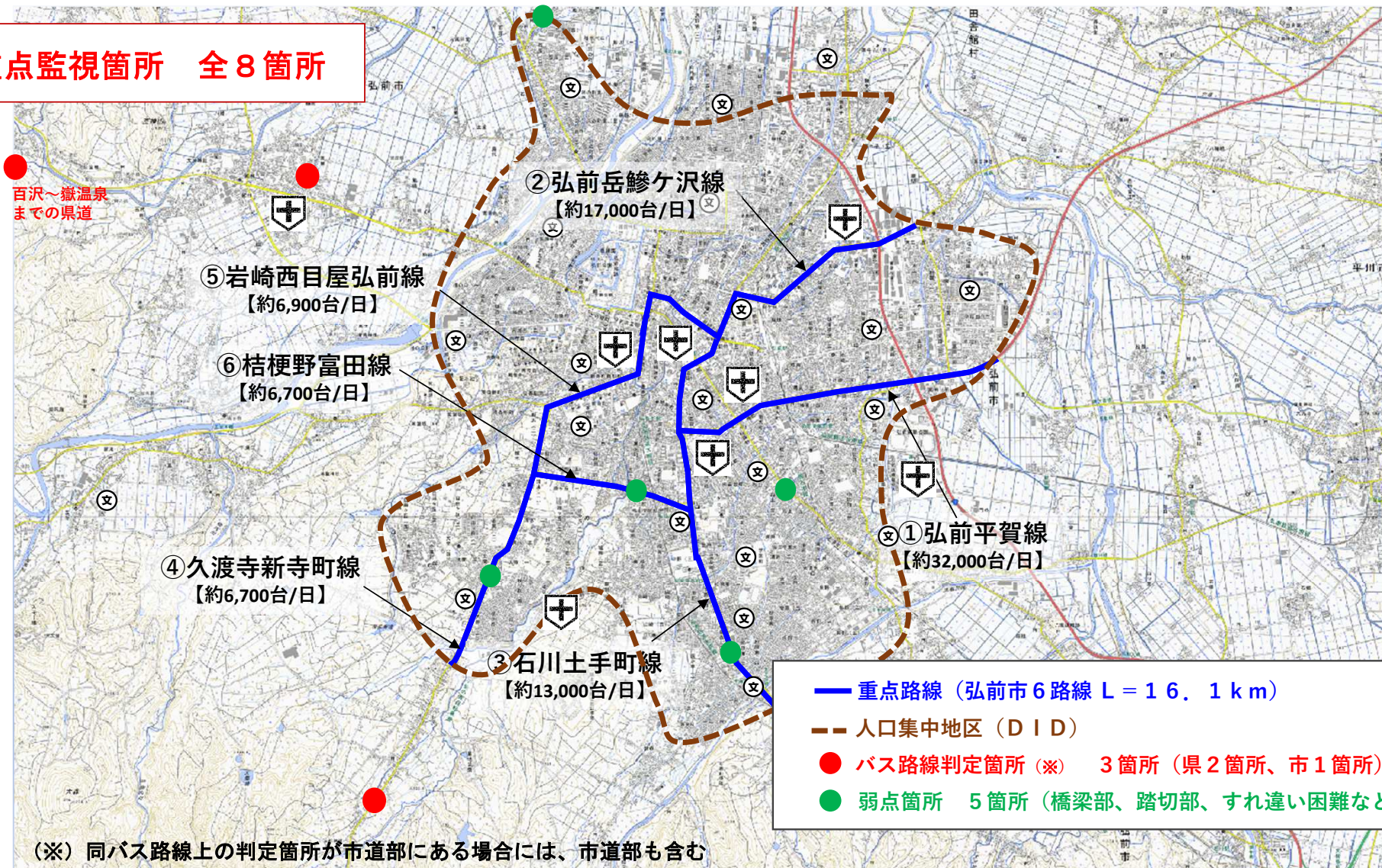
重点監視箇所 全37箇所



1-2. 重点監視箇所マップ 全8箇所（弘前市）

重点監視箇所 全8箇所

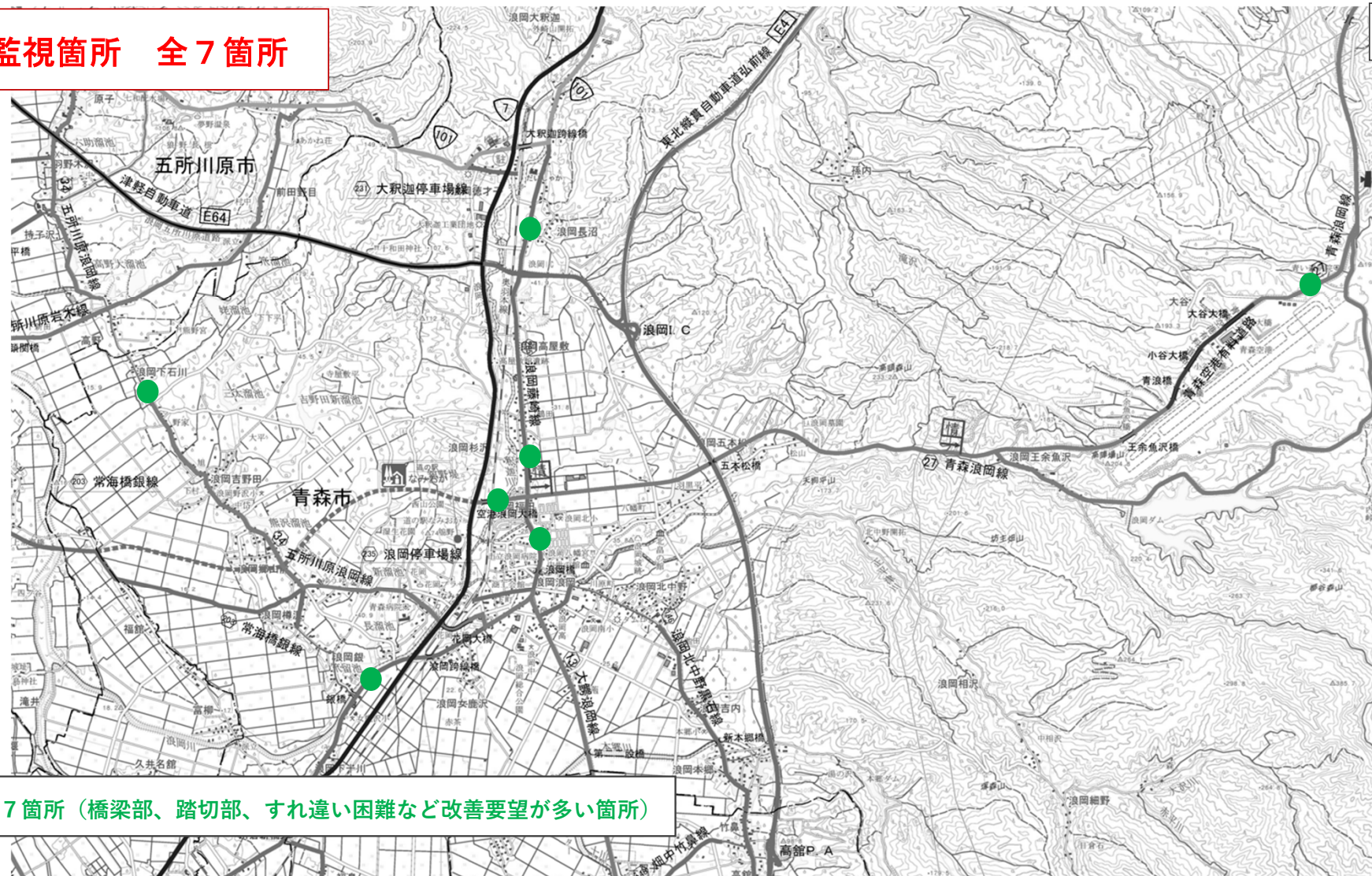
弘前市



1-2. 重点監視箇所マップ 全7箇所（青森市浪岡）

重点監視箇所 全7箇所

青森市浪岡

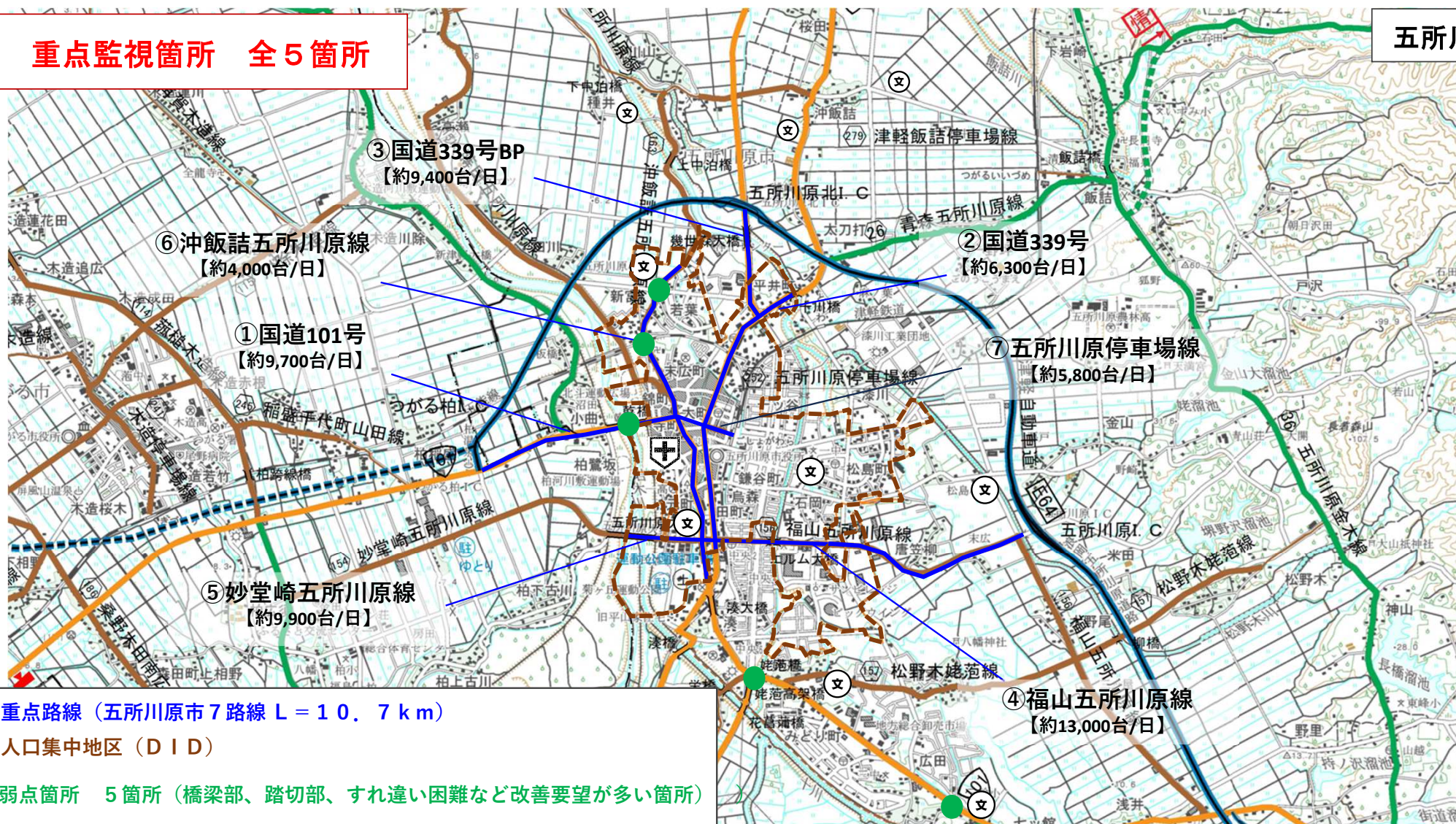


● 弱点箇所 7箇所（橋梁部、踏切部、すれ違い困難など改善要望が多い箇所）

1-2. 重点監視箇所マップ 全5箇所（五所川原市）

重点監視箇所 全5箇所

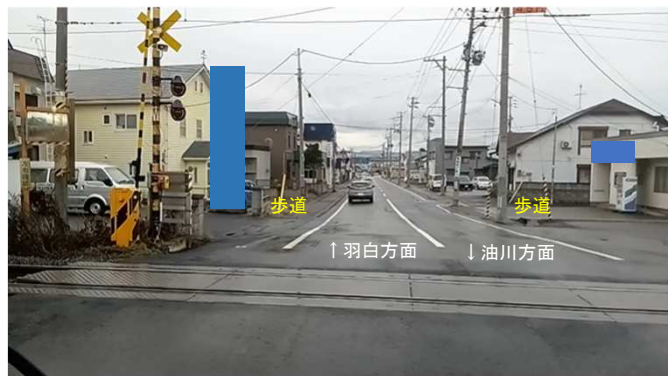
五所川原市



1-3. ヒアリング結果に基づくバス路線「判定箇所」の抽出（青森市）

- ・バス事業者へのヒアリングの結果、25箇所の判定箇所を確認。
（県管理区間：11箇所、青森市管理区間：14箇所）

○踏切周辺の箇所（雪山や吹き溜まりによる幅員狭小）



R7. 12. 25_青森五所川原線（JR津軽線踏切）



R8. 2. 2_青森五所川原線（JR津軽線踏切）

○幅員が狭くて両側塀の箇所（堆雪による幅員狭小）



R7. 12. 25_青森田代十和田線（青森市筒井4丁目）



沿道にブロック塀が並び
堆雪できるスペースが無い



R8. 1. 30_青森田代十和田線（青森市筒井4丁目）

1-3. ヒアリング結果に基づくバス路線「判定箇所」の抽出（弘前市）

- ・バス事業者へのヒアリングの結果、**3箇所の判定箇所を確認**。
（県管理区間：2箇所、弘前市管理区間：1箇所）

○幅員が狭くて両側塀や住宅の箇所（堆雪による幅員狭小）



R7. 12. 29_久渡寺新寺町線（アップルロード交差点付近）



R7. 12. 16_弘前岳ヶ沢線（百沢郵便局付近）



R8. 2. 4_久渡寺新寺町線（アップルロード交差点付近）



R8. 1. 29_弘前岳ヶ沢線（百沢郵便局付近）

1-4. A I 路面判定システムの検証に基づく「弱点箇所」の抽出（青森市）

- ・ A I 路面判定システムの検証の結果、**幅員の減少率が一般部と比較して2倍以上発生する箇所を抽出。**

○踏切周辺の箇所

踏切施設が隣接していて堆雪幅が1 m程度減少し、幅員が狭くなりやすい。



R7. 12. 24_青森環状野内線_浪館通り（青い森鉄道踏切）

○橋梁箇所（堆雪による幅員狭小）

長大橋は、堆雪幅（路肩）が1 m程度縮小されていて、幅員が狭くなりやすい。



R7. 12. 24_荒川青森停車場線（中央大橋）

1-4. AI路面判定システムの検証に基づく「弱点箇所」の抽出（弘前市）

- ・ AI路面判定システムの検証の結果、**幅員の減少率が一般部と比較して2倍以上発生する箇所を抽出。**

○踏切周辺の箇所

路面凹凸に加え、踏切施設が隣接していて堆雪幅が1m程度減少し、幅員が狭くなりやすい。



R7. 12. 26_桔梗野富田線（弘南鉄道踏切）

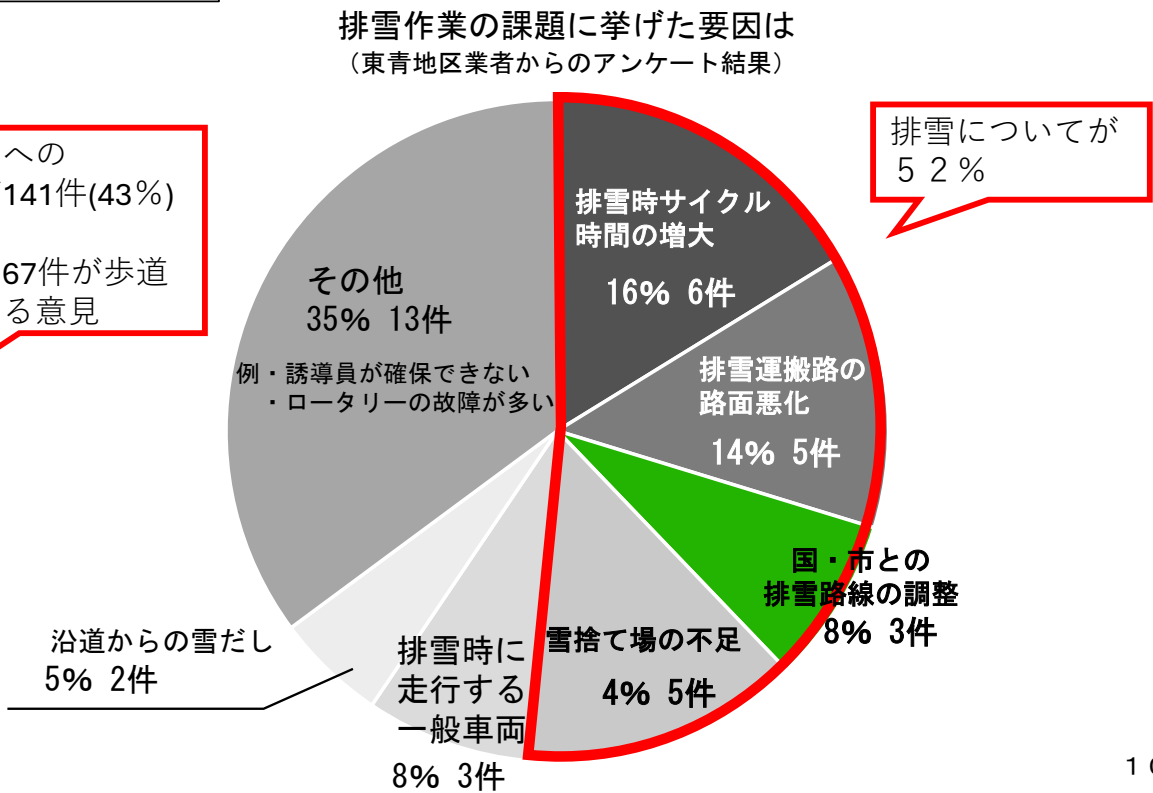
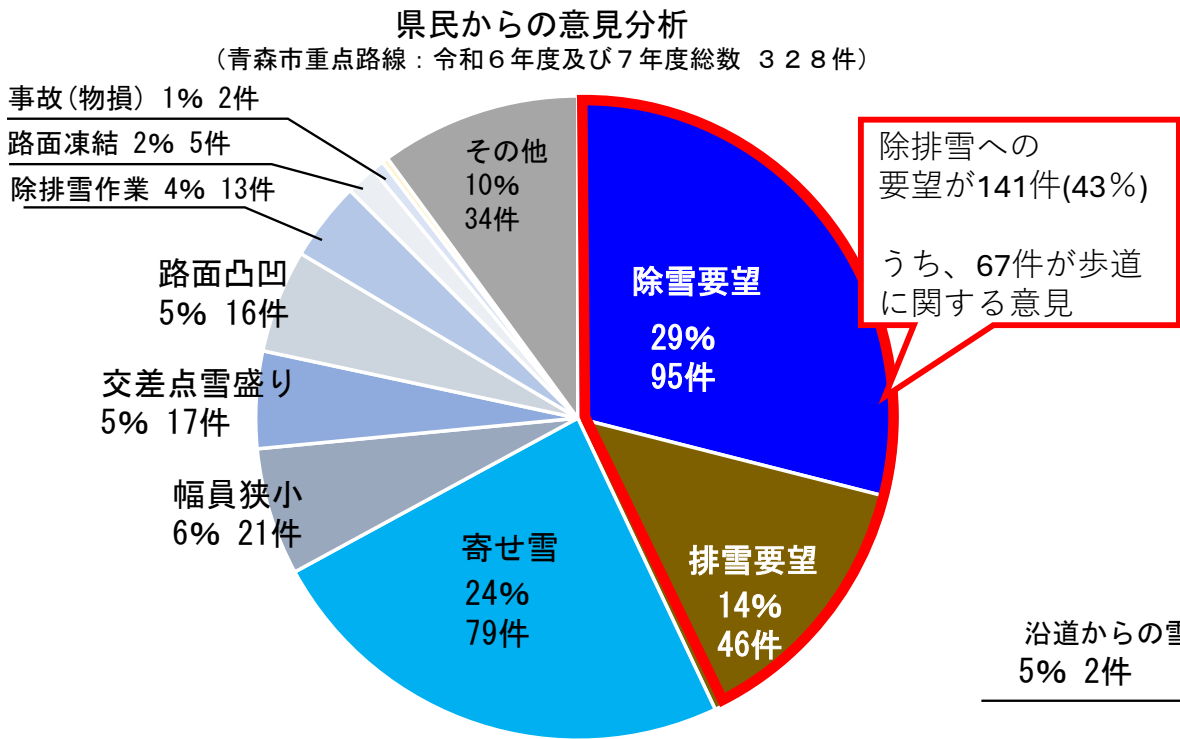


R8. 2. 2_桔梗野富田線（弘南鉄道踏切）

1-5. 県民の皆様から寄せられたご意見・ご要望内容等の分析に基づく「弱点箇所」の抽出（青森市）

- 除排雪をして欲しいとの要望が約4割を占めており、**要望が多い箇所への対策が必要。**
- 排雪運搬路の路面悪化等による**運搬時間の増大、雪捨て場の不足への対策が必要。**
- すれ違い困難など改善要望が多い箇所を抽出。**

【参考】路線別内訳 (青森市重点路線)		(うち歩道への意見)
第1位 青森環状野内線 (37件)		第1位 青森環状野内線(浪館通り) (18件)
第2位 鶴ヶ坂千刈線 (27件)		第1位 国道103号(観光通り) (18件)
第3位 国道103号 (26件)		第3位 荒川青森停車場線(中央大橋通り) (12件)



1-5. 県民の皆様から寄せられたご意見・ご要望内容等の分析に基づく「弱点箇所」の抽出（弘前市）

- ・ 除排雪をして欲しいとの要望が約4割を占めており、**要望が多い箇所への対策が必要。**
- ・ 排雪運搬路の路面悪化等による**運搬時間の増大、雪捨て場の不足への対策が必要。**
- ・ すれ違い困難など改善要望が多い箇所を抽出。

【参考】路線別内訳

（弘前市重点路線）

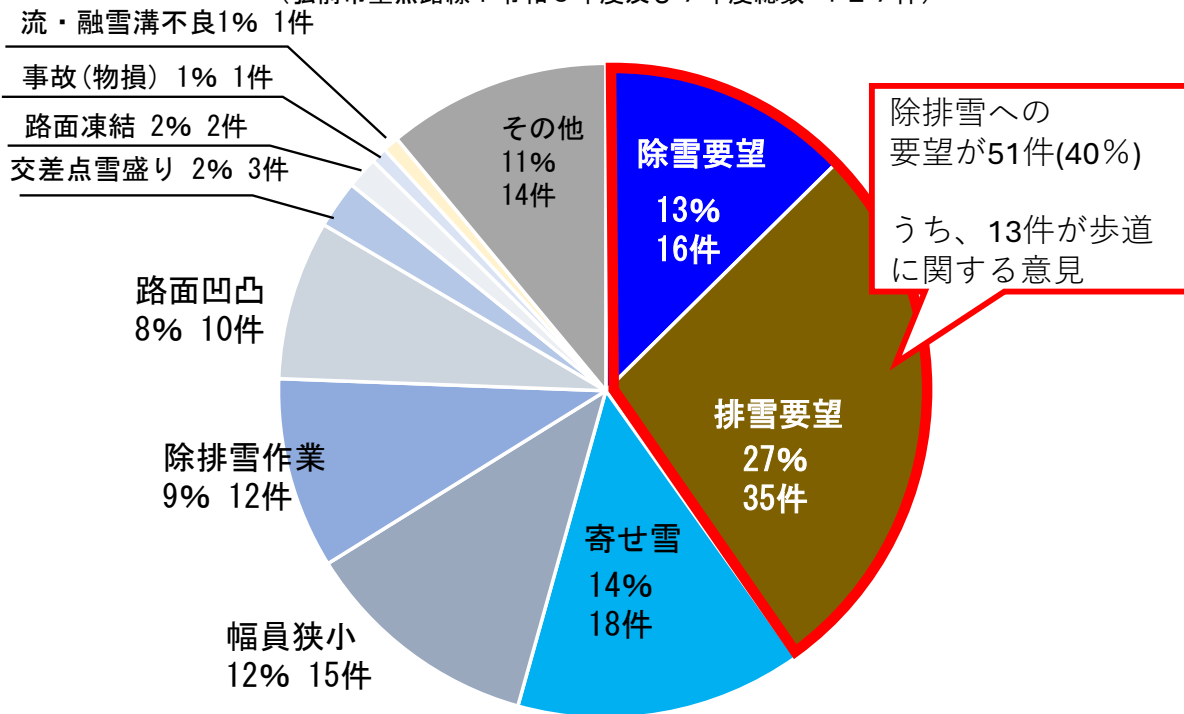
第1位 石川土手町線（17件）
第2位 久渡寺新寺町線（11件）
第3位 桔梗野富田線（7件）

（うち歩道への意見）

第1位 石川土手町線（5件）
第2位 久渡寺新寺町線（4件）
第3位 弘前平賀線、弘前岳鯉ヶ沢線（2件）

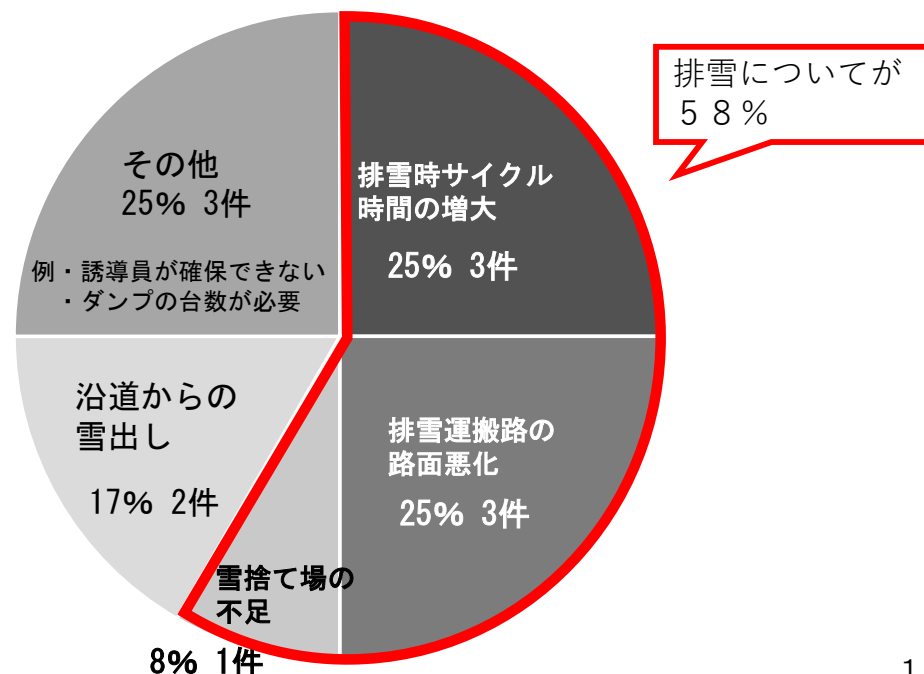
県民からの意見分析

（弘前市重点路線：令和6年度及び7年度総数 127件）



排雪作業の課題に挙げた要因は

（弘前地区業者からのアンケート結果）



2-1. 除排雪オペレーションの検証【車道部】

【内容】

(1) 対象路線：重点路線13路線：40.2km
(青森市7路線：24.1km、弘前市6路線：16.1km) ※全区間がバス路線

(2) 対象期間：1/19～2/9までの22日間（寒波が連続した期間）

(3) オペレーションの検証（各路線毎に表示）

【青森市】

- ・ 除雪の出動基準である10cmが観測された日数：14日・・・(A)
- ・ 日本気象協会1ヶ月予測による天候悪化期間※：3回・・・(B)

※「天候悪化期間」冬型の気圧配置が続き、大雪に警戒が必要な期間。毎週金曜日に更新

- ・ 除雪：平均出動日数19.6日(C)、**平均出動率140%(C/A)**、延べ除雪延長472.3km
- ・ 排雪：平均前倒し出動回数2.7回(D)、**平均前倒し実施率90%(D/B)**、延べ排雪延長62.7km
- ・ 通勤時間帯までの作業完了率：**100%**
- ・ 日中の路面悪化状況
 - ①「作業中」に10cm以上の降雪発生日数：平均2.9日(15%) ※作業中に路面悪化が始まるケース
 - ②「作業完了」後の日中に10cm以上の降雪発生日数：平均6.3日(32%) ※作業後の日中に路面悪化が始まるケース
- ・ バス事業者へのヒアリング調査の結果、運行判断の参考とする「判定箇所」があることが判明。

2-1. 除排雪オペレーションの検証【車道部】

【弘前市】

- ・ 除雪の出動基準である10cmが観測された日数：8日・・・(A)
- ・ 日本気象協会1ヶ月予測による天候悪化期間※：3回・・・(B)

※「天候悪化期間」冬型の気圧配置が続き、大雪に警戒が必要な期間。毎週金曜日に更新

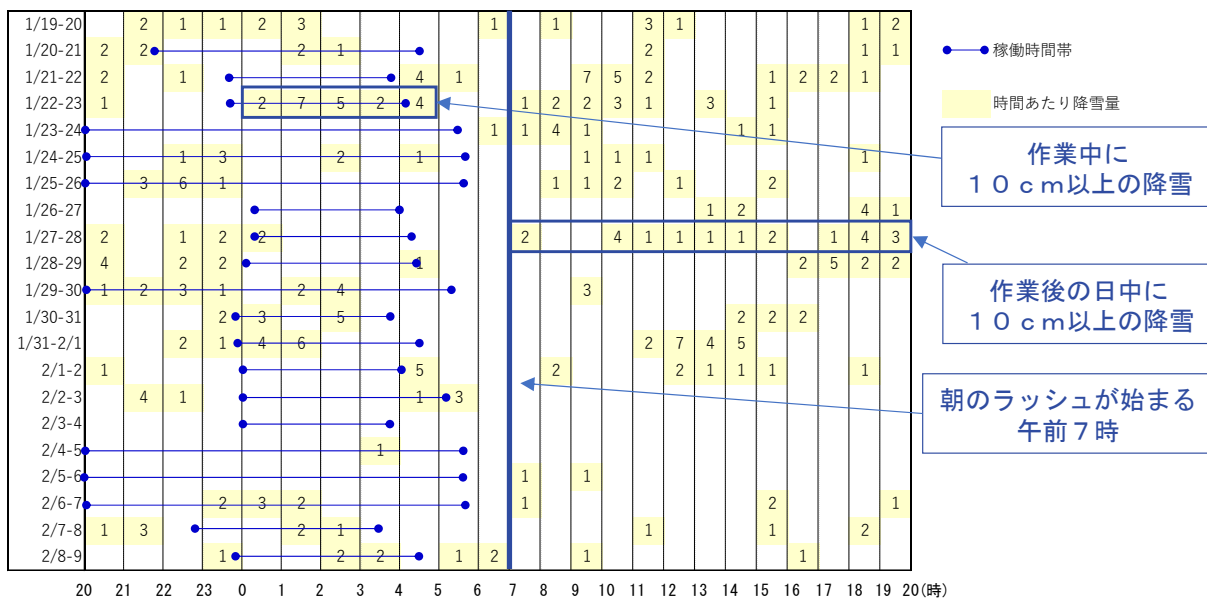
- ・ 除雪：平均出動日数17.7日(C)、**平均出動率221%(C/A)**、延べ除雪延長283.9km
- ・ 排雪：平均前倒し出動回数2.3回(D)、**平均前倒し実施率77%(D/B)**、延べ排雪延長19.2km
- ・ 通勤時間帯までの作業完了率：**100%**
- ・ 日中の路面悪化状況
 - ①「作業中」に10cm以上の降雪発生日数：平均0.3日(2%) ※作業中に路面悪化が始まるケース
 - ②「作業完了」後の日中に10cm以上の降雪発生日数：平均3日(17%) ※作業後の日中に路面悪化が始まるケース
- ・ バス事業者へのヒアリング調査の結果、運行判断の参考とする「判定箇所」があることが判明。

除排雪オペレーションの検証：荒川青森停車場線_重点区間L＝3.0km

○検証期間：降雪が特に多かった1／19～2／9までの22日間

○除排雪オペレーションの検証

- ・ 除雪：出動基準観測日数14日、出動日数20日、**出勤率：143%**、延べ除雪延長60.0km
- ・ 排雪：天候悪化期間3回、前倒し出動回数2回、前倒し実施率67%、延べ排雪延長6.4km（**出勤回数6回**）
- ・ 通勤時間帯までの作業完了率：100%（20日）
- ・ 日中の路面悪化状況
 - ①「作業中」に10cm以上の降雪が発生：**20%（4日）**
 - ②「作業完了」後の日中に10cm以上の降雪が発生：**35%（7日）**

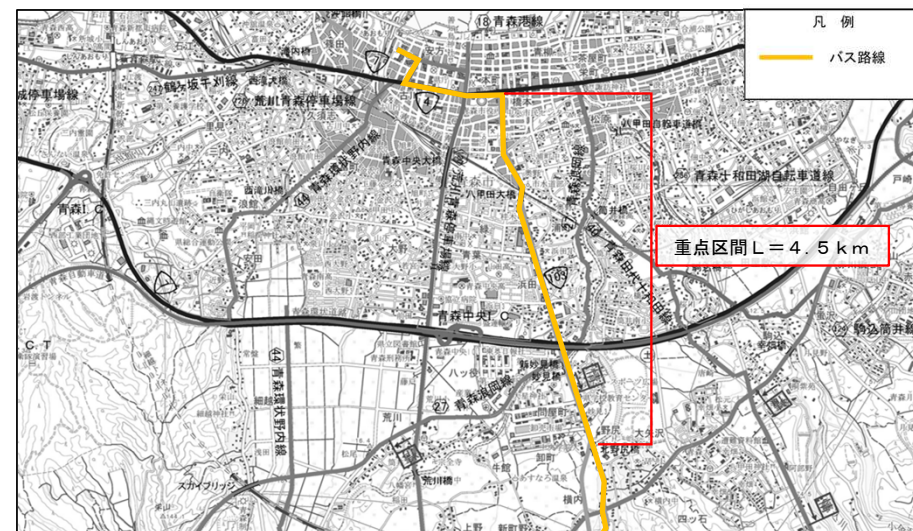
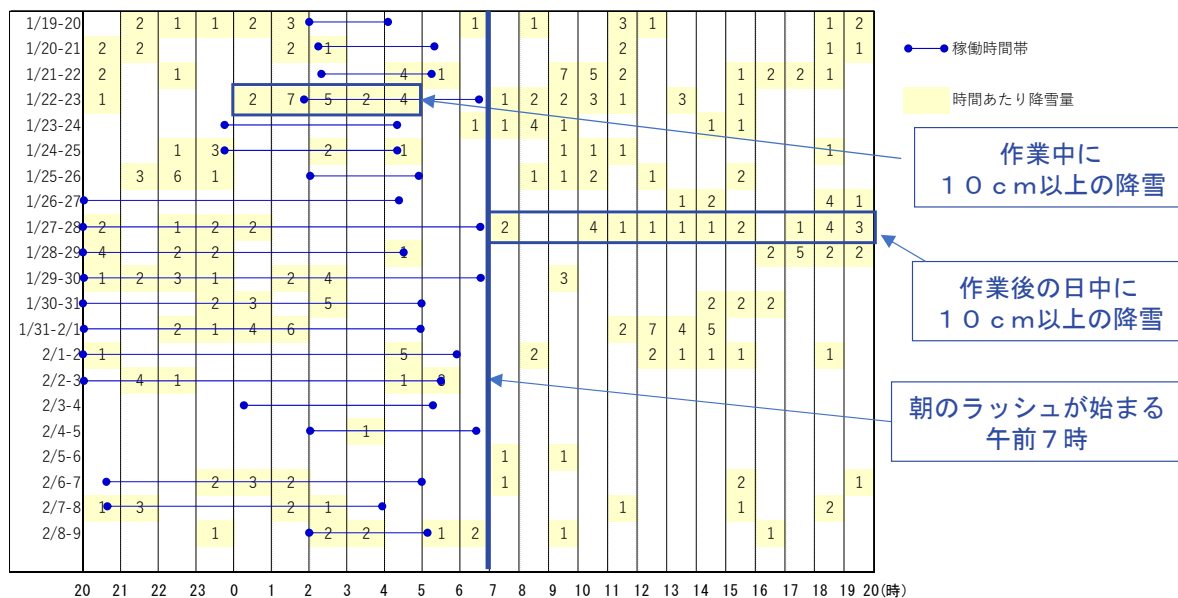


除排雪オペレーションの検証：国道103号_重点区間L=4.5km

○検証期間：降雪が特に多かった1/19～2/9までの22日間

○除排雪オペレーションの検証

- ・ 除雪：出勤基準観測日数14日、出勤日数20日、**出勤率：143%**、延べ除雪延長90.0km
- ・ 排雪：天候悪化期間3回、前倒し出勤回数3回、前倒し実施率100%、延べ排雪延長8.2km (**出勤回数10回**)
- ・ **通勤時間帯までの作業完了率：100% (20日)**
- ・ 日中の路面悪化状況
 - ①「作業中」に10cm以上の降雪が発生：**20% (4日)**
 - ②「作業完了」後の日中に10cm以上の降雪が発生：**35% (7日)**

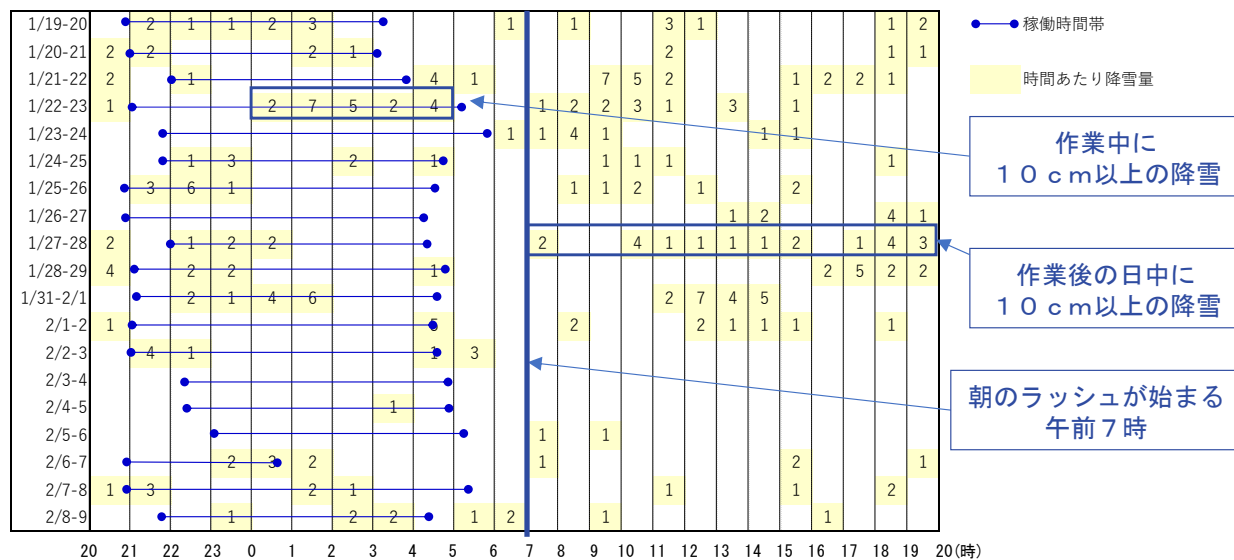


除排雪オペレーションの検証：青森環状野内線_重点区間L=4.0km

○検証期間：降雪が特に多かった1/19～2/9までの22日間

○除排雪オペレーションの検証

- ・ 除雪：出動基準観測日数14日、出動日数19日、**出勤率：136%**、延べ除雪延長76.0km
- ・ 排雪：天候悪化期間3回、前倒し出動回数3回、前倒し実施率100%、延べ排雪延長12.0km（**出動回数9回**）
- ・ **通勤時間帯までの作業完了率：100%（19日）**
- ・ 日中の路面悪化状況
 - ①「作業中」に10cm以上の降雪が発生：**21%（4日）**
 - ②「作業完了」後の日中に10cm以上の降雪が発生：**47%（9日）**
- ・ バス事業者へのヒアリングから、**判定箇所1箇所**があることが判明した



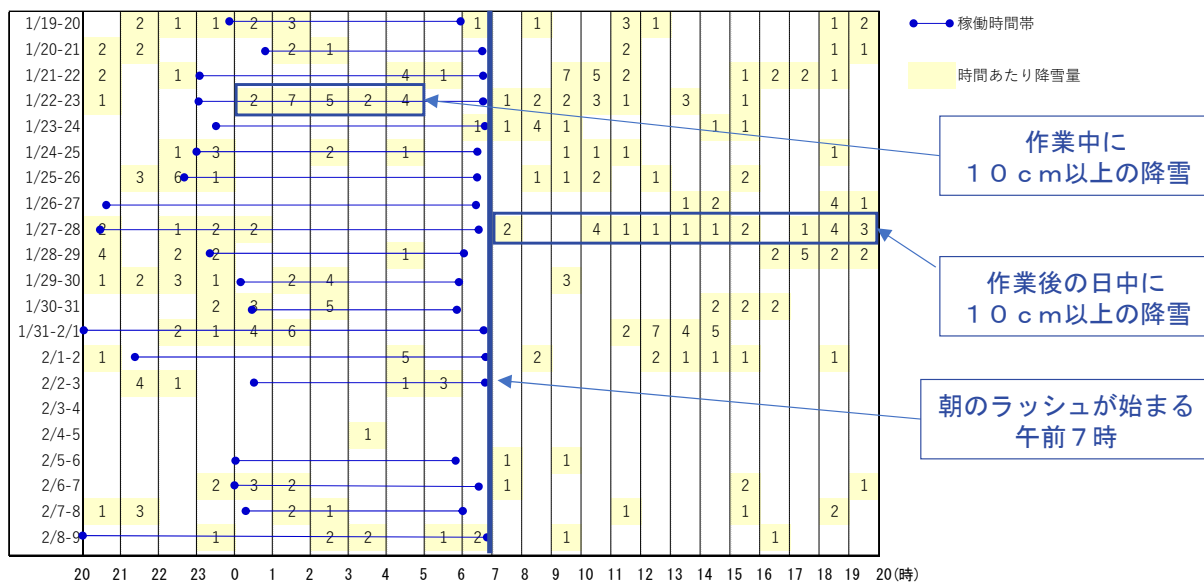
浪館線：判定箇所1箇所（幅員狭小によるすれ違い困難）

除排雪オペレーションの検証：鶴ヶ坂千刈線_重点区間 L = 4.8 km

○検証期間：降雪が特に多かった1／19～2／9までの22日間

○除排雪オペレーションの検証

- ・ 除雪：出勤基準観測日数14日、出勤日数19日、**出勤率：136%**、延べ除雪延長91.2 km
- ・ 排雪：天候悪化期間3回、前倒し出勤回数2回、前倒し実施率67%、延べ排雪延長12.7 km (**出勤回数6回**)
- ・ 通勤時間帯までの作業完了率：100% (19日)
- ・ 日中の路面悪化状況
 - ①「作業中」に10 cm以上の降雪が発生：**11% (2日)**
 - ②「作業完了」後の日中に10 cm以上の降雪が発生：**37% (7日)**
- ・ バス事業者へのヒアリングから、**判定箇所2箇所**があることが判明した



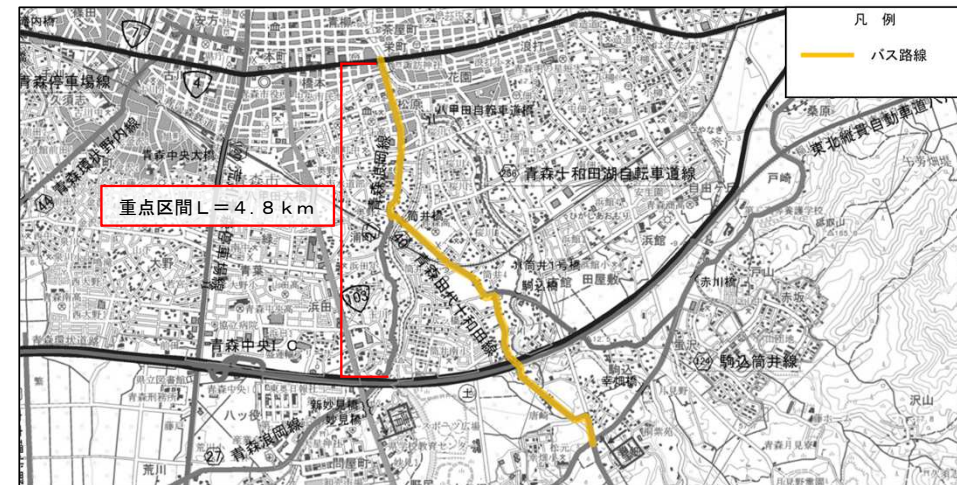
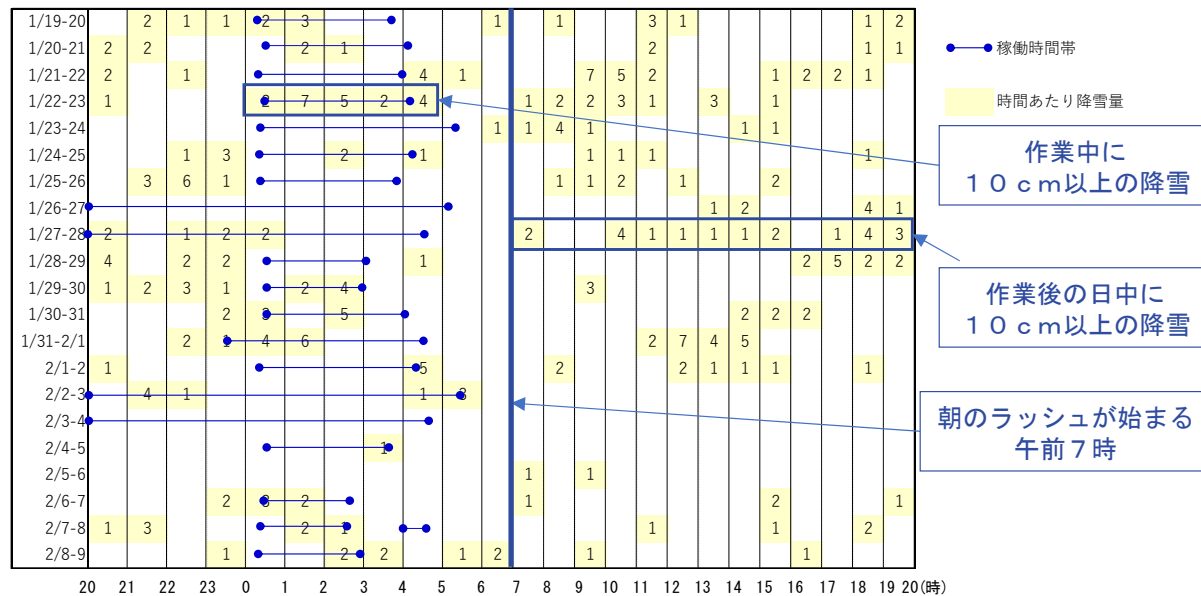
新城線：判定箇所2箇所（幅員狭小によるすれ違い困難）

除排雪オペレーションの検証：青森浪岡線_重点区間L=4.8 km

○検証期間：降雪が特に多かった1／19～2／9までの22日間

○除排雪オペレーションの検証

- ・ 除雪：出勤基準観測日数14日、出勤日数20日、**出勤率：143%**、延べ除雪延長96.0 km
- ・ 排雪：天候悪化期間3回、前倒し出勤回数3回、前倒し実施率100%、延べ排雪延長14.4 km (**出勤回数7回**)
- ・ 通勤時間帯までの作業完了率：100% (20日)
- ・ 日中の路面悪化状況
 - ①「作業中」に10 cm以上の降雪が発生：**10% (2日)**
 - ②「作業完了」後の日中に10 cm以上の降雪が発生：**45% (9日)**

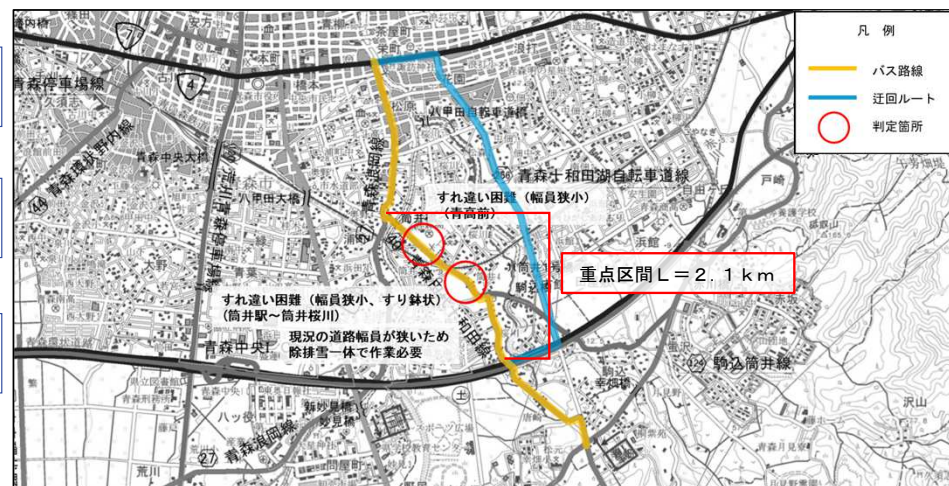
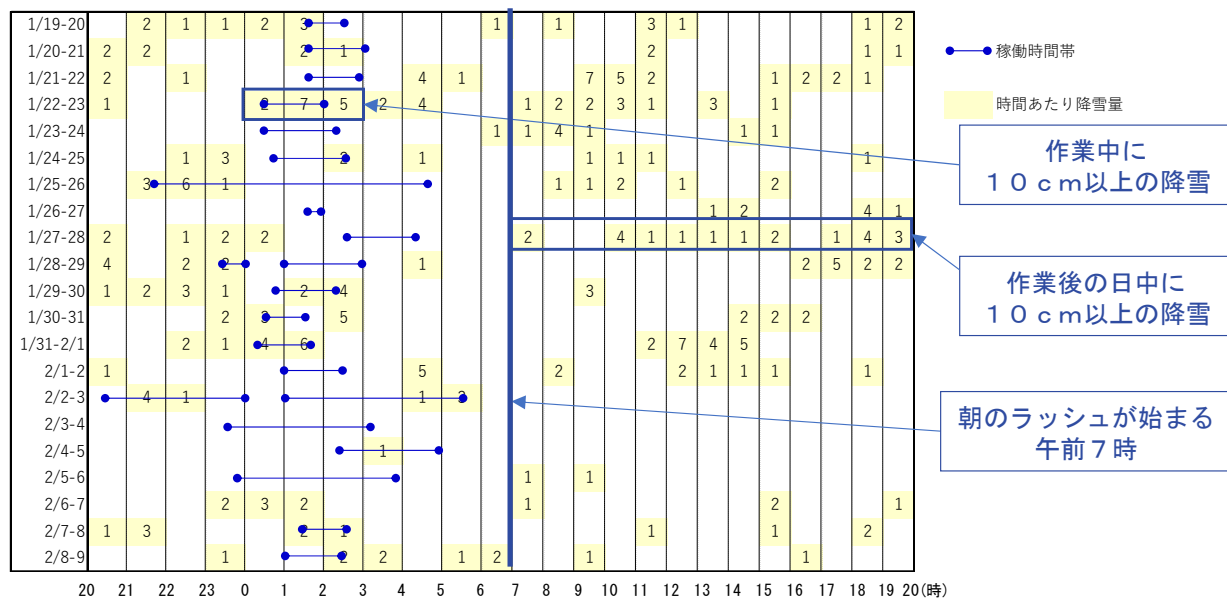


除排雪オペレーションの検証：青森田代十和田線_重点区間L=2.1km

○検証期間：降雪が特に多かった1/19～2/9までの22日間

○除排雪オペレーションの検証

- ・ 除雪：出勤基準観測日数14日、出勤日数20日、**出勤率：143%**、延べ除雪延長42.0km
- ・ 排雪：天候悪化期間3回、前倒し出勤回数3回、前倒し実施率100%、延べ排雪延長6.3km (**出勤回数4回**)
- ・ 通勤時間帯までの作業完了率：100% (20日)
- ・ 日中の路面悪化状況
 - ①「作業中」に10cm以上の降雪が発生：**15% (3日)**
 - ②「作業完了」後の日中に10cm以上の降雪が発生：**50% (10日)**
- ・ バス事業者へのヒアリングから、**判定箇所2箇所**があることが判明した



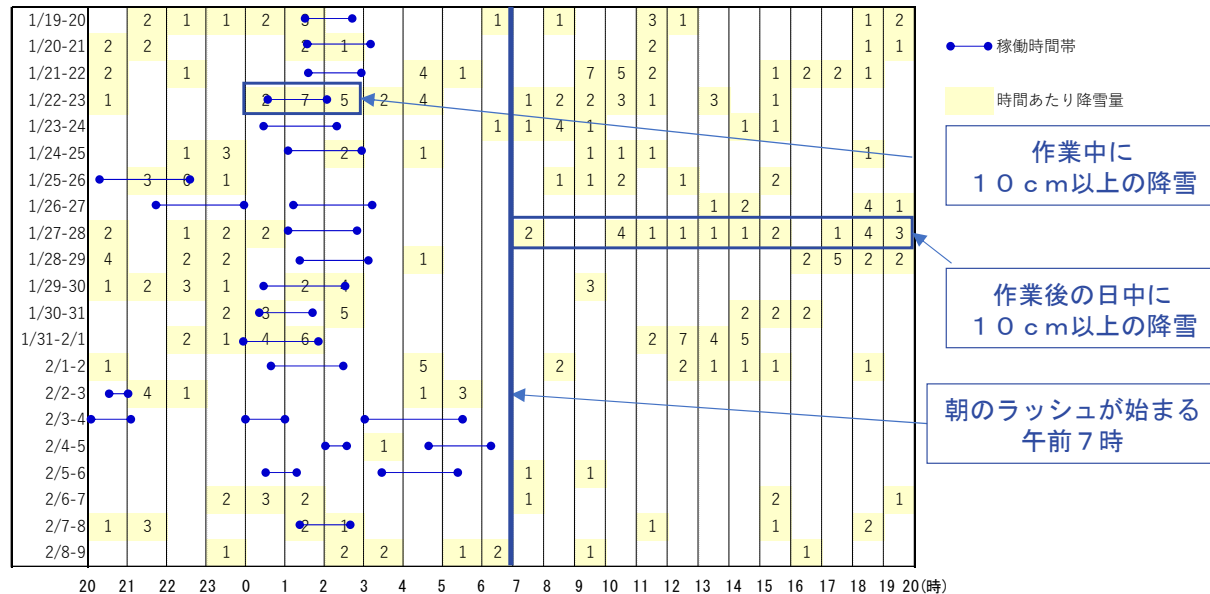
筒井線：判定箇所2箇所（幅員狭小によるすれ違い困難）

除排雪オペレーションの検証：駒込筒井線_重点区間L=0.9 km

○検証期間：降雪が特に多かった1／19～2／9までの22日間

○除排雪オペレーションの検証

- ・ 除雪：出勤基準観測日数14日、出勤日数19日、**出勤率：136%**、延べ除雪延長17.1 km
- ・ 排雪：天候悪化期間3回、前倒し出勤回数3回、前倒し実施率100%、延べ排雪延長2.7 km (**出勤回数4回**)
- ・ 通勤時間帯までの作業完了率：100% (19日)
- ・ 日中の路面悪化状況
 - ①「作業中」に10 cm以上の降雪が発生：**11% (2日)**
 - ②「作業完了」後の日中に10 cm以上の降雪が発生：**53% (10日)**

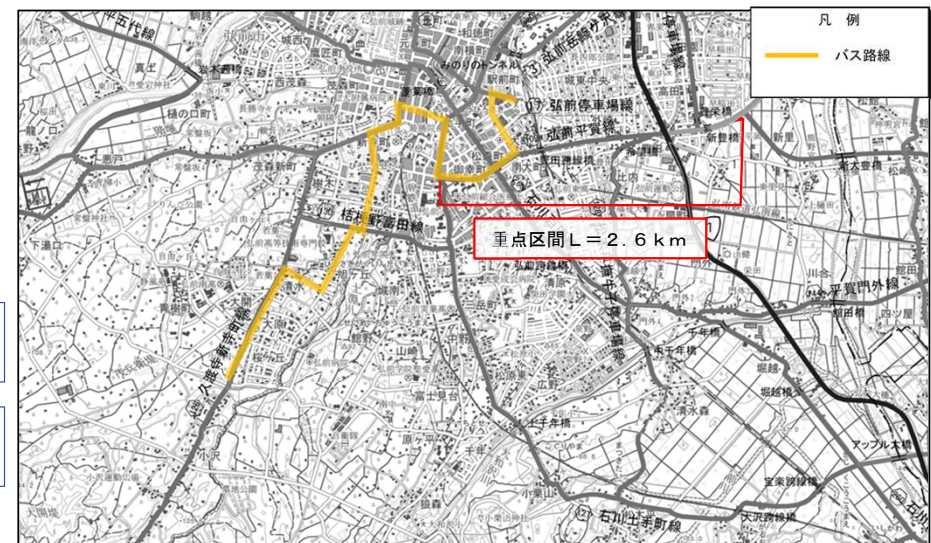
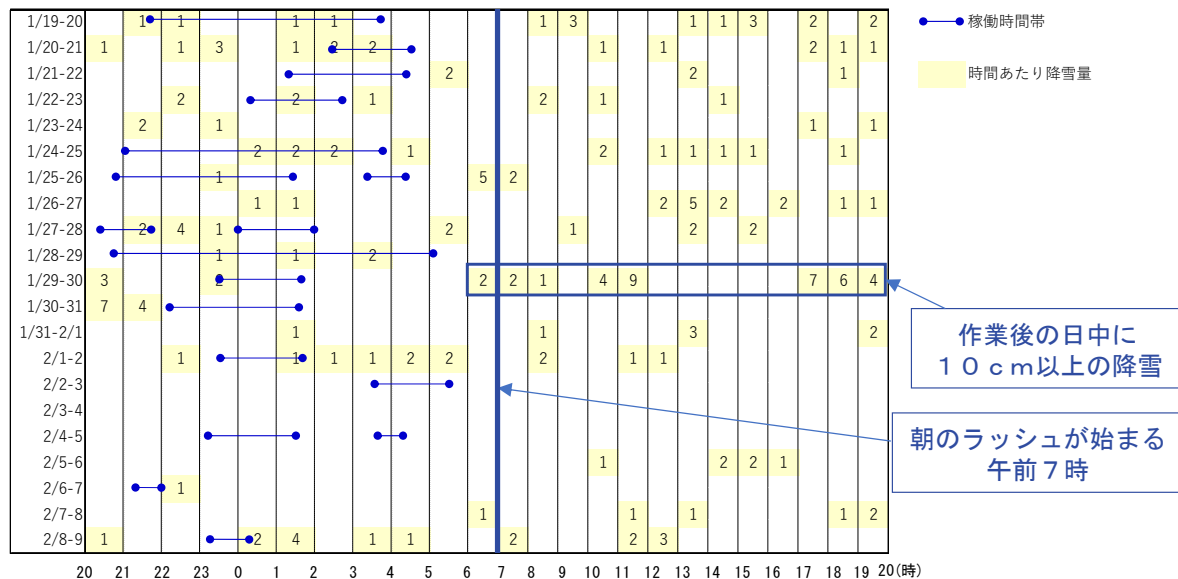


除排雪オペレーションの検証：弘前平賀線_重点区間L=2.6 km

○検証期間：降雪が特に多かった1/19～2/9までの22日間

○除排雪オペレーションの検証

- ・ 除雪：出動基準観測日数8日、出動日数15日、**出勤率：238%**、延べ除雪延長39.0 km
- ・ 排雪：天候悪化期間3回、前倒し出動回数2回、前倒し実施率67%、延べ排雪延長3.0 km (**出勤回数7回**)
- ・ 通勤時間帯までの作業完了率：100% (15日)
- ・ 日中の路面悪化状況
 - ①「作業中」に10 cm以上の降雪が発生：**0% (0日)**
 - ②「作業完了」後の日中に10 cm以上の降雪が発生：**27% (4日)**

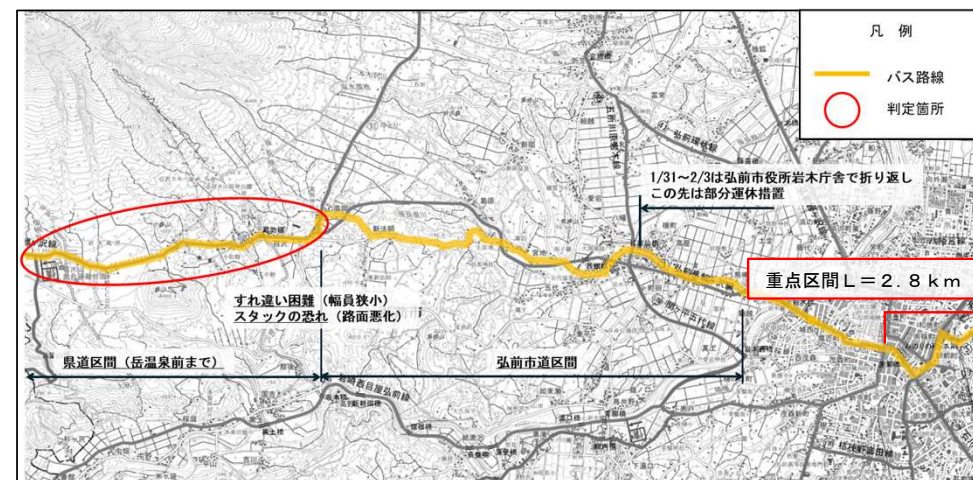
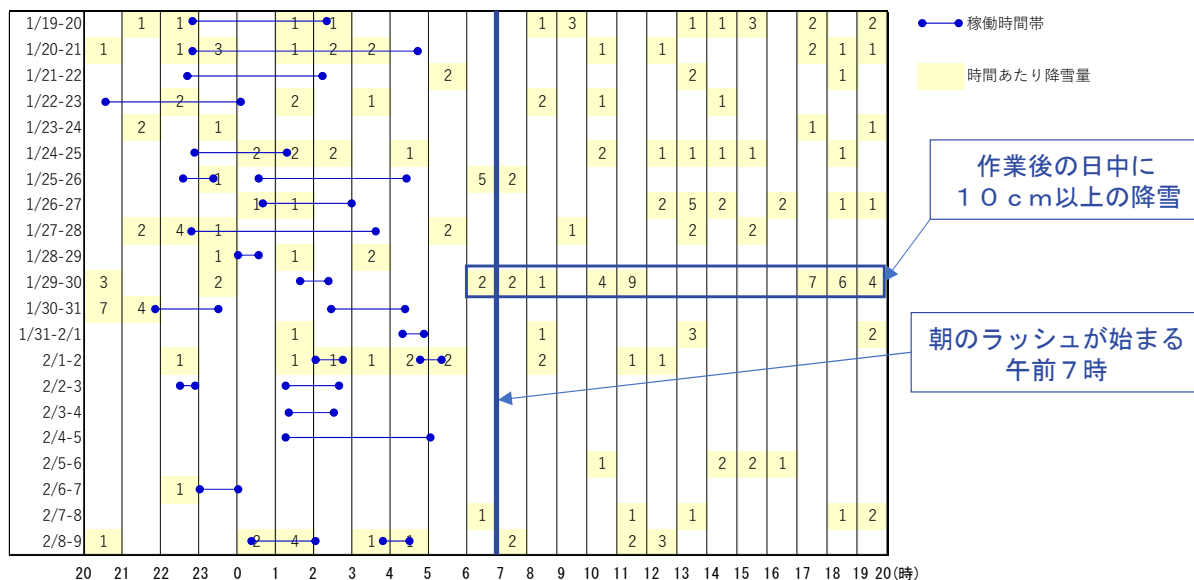


除排雪オペレーションの検証：弘前岳鯉ヶ沢線_重点区間L=2.8km

○検証期間：降雪が特に多かった1/19～2/9までの22日間

○除排雪オペレーションの検証

- ・ 除雪：出勤基準観測日数8日、出勤日数18日、**出勤率：225%**、延べ除雪延長50.4km
- ・ 排雪：天候悪化期間3回、前倒し出勤回数3回、前倒し実施率100%、延べ排雪延長2.6km（**出勤回数9回**）
- ・ 通勤時間帯までの作業完了率：100%（18日）
- ・ 日中の路面悪化状況
 - ①「作業中」に10cm以上の降雪が発生：**0%（0日）**
 - ②「作業完了」後の日中に10cm以上の降雪が発生：**22%（4日）**
- ・ バス事業者へのヒアリングから、**判定箇所1箇所**があることが判明した。



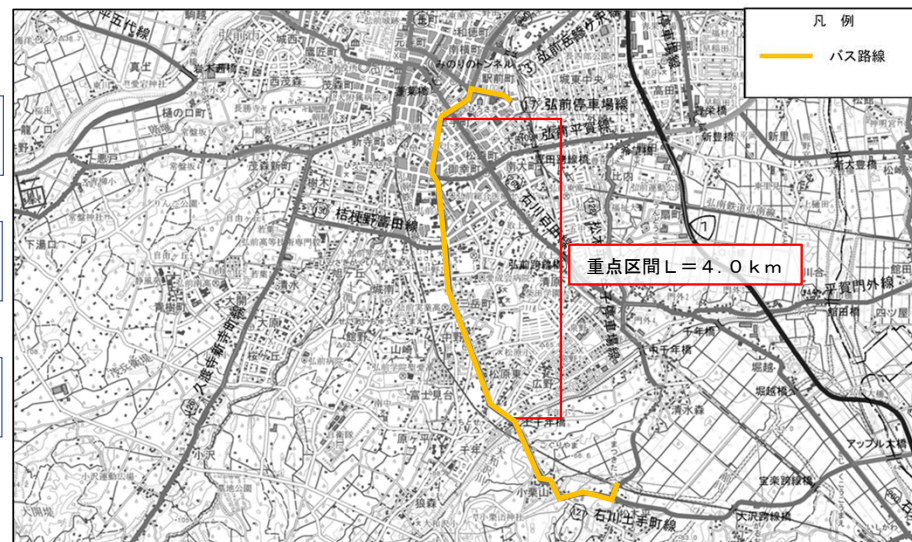
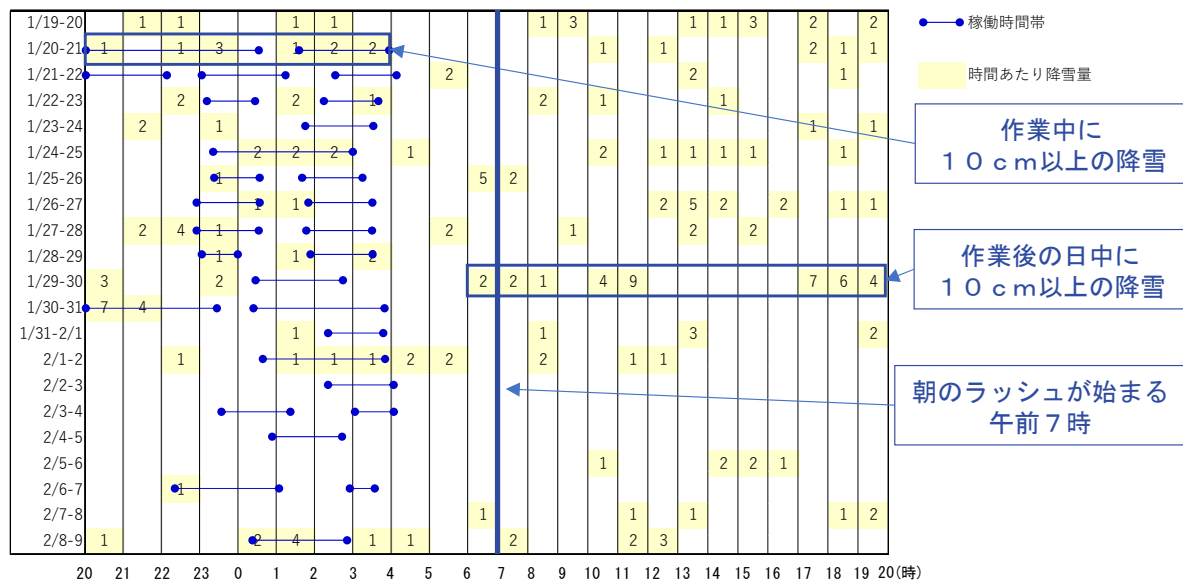
岩木山線：重点区間外：判定箇所1箇所（幅員狭小によるすれ違い困難）

除排雪オペレーションの検証：石川土手町線_重点区間L=4.0km

○検証期間：降雪が特に多かった1/19～2/9までの22日間

○除排雪オペレーションの検証

- ・ 除雪：出動基準観測日数8日、出動日数18日、**出勤率：225%**、延べ除雪延長72.0km
- ・ 排雪：天候悪化期間3回、前倒し出動回数3回、前倒し実施率100%、延べ排雪延長3.7km（**出勤回数5回**）
- ・ **通勤時間帯までの作業完了率：100%（18日）**
- ・ 日中の路面悪化状況
 - ①「作業中」に10cm以上の降雪が発生：**11%（2日）**
 - ②「作業完了」後の日中に10cm以上の降雪が発生：**11%（2日）**

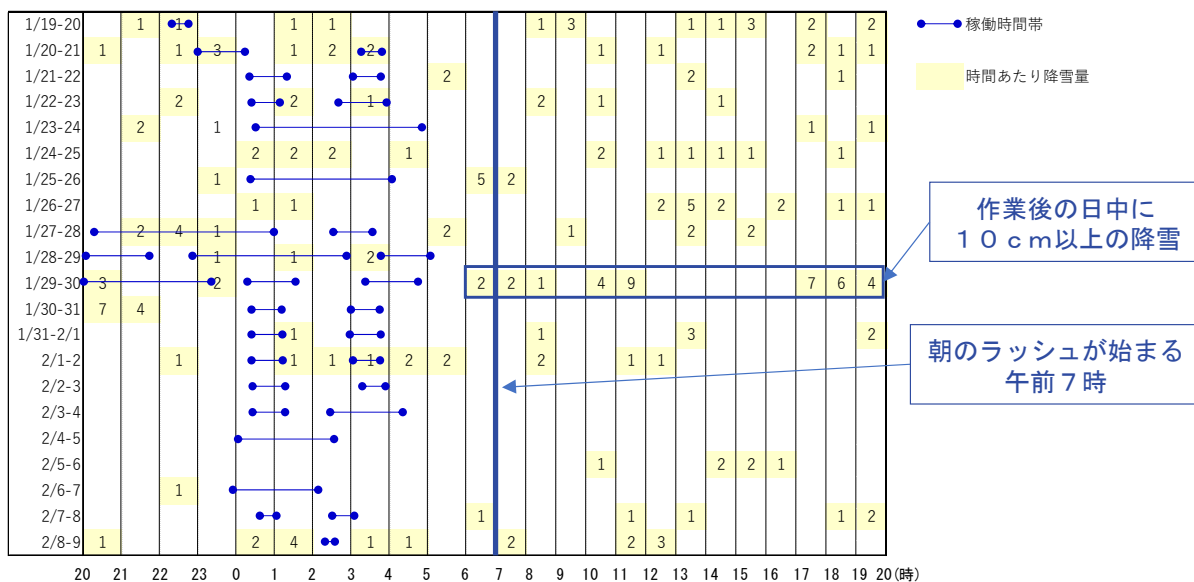


除排雪オペレーションの検証：久渡寺新寺町線_重点区間L=3.0km

○検証期間：降雪が特に多かった1/19～2/9までの22日間

○除排雪オペレーションの検証

- ・除雪：出動基準観測日数8日、出動日数18日、**出動率：225%**、延べ除雪延長54.0km
- ・排雪：天候悪化期間3回、前倒し出動回数3回、前倒し実施率100%、延べ排雪延長5.8km（**出動回数9回**）
- ・通勤時間帯までの作業完了率：**100%（18日）**
- ・日中の路面悪化状況
 - ①「作業中」に10cm以上の降雪が発生：**0%（0日）**
 - ②「作業完了」後の日中に10cm以上の降雪発生：**11%（2日）**
- ・バス事業者へのヒアリングから、**判定箇所1箇所**があることが判明した。



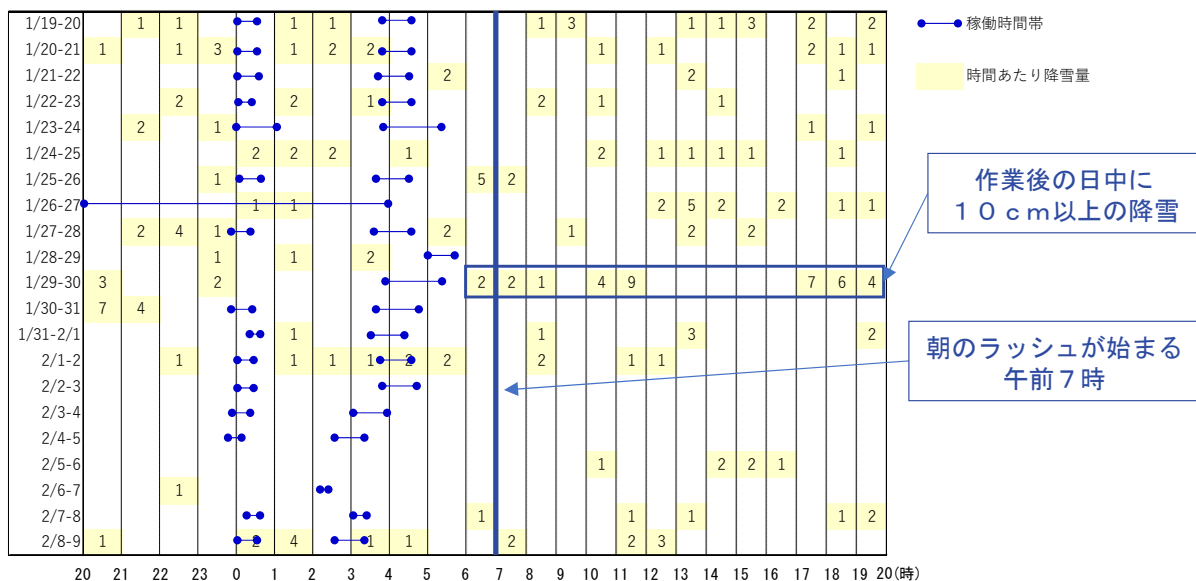
久渡寺線：重点区間外：判定箇所1箇所（幅員狭小によるすれ違い困難）

除排雪オペレーションの検証：岩崎西目屋弘前線_重点区間 L = 1.9 km

○検証期間：降雪が特に多かった1／19～2／9までの22日間

○除排雪オペレーションの検証

- ・ 除雪：出動基準観測日数8日、出動日数19日、**出勤率：238%**、延べ除雪延長36.1 km
- ・ 排雪：天候悪化期間3回、前倒し出動回数2回、前倒し実施率67%、延べ排雪延長2.3 km (**出動回数3回**)
- ・ 通勤時間帯までの作業完了率：100% (19日)
- ・ 日中の路面悪化状況
 - ①「作業中」に10 cm以上の降雪が発生：**0% (0日)**
 - ②「作業完了」後の日中に10 cm以上の降雪が発生：**16% (3日)**

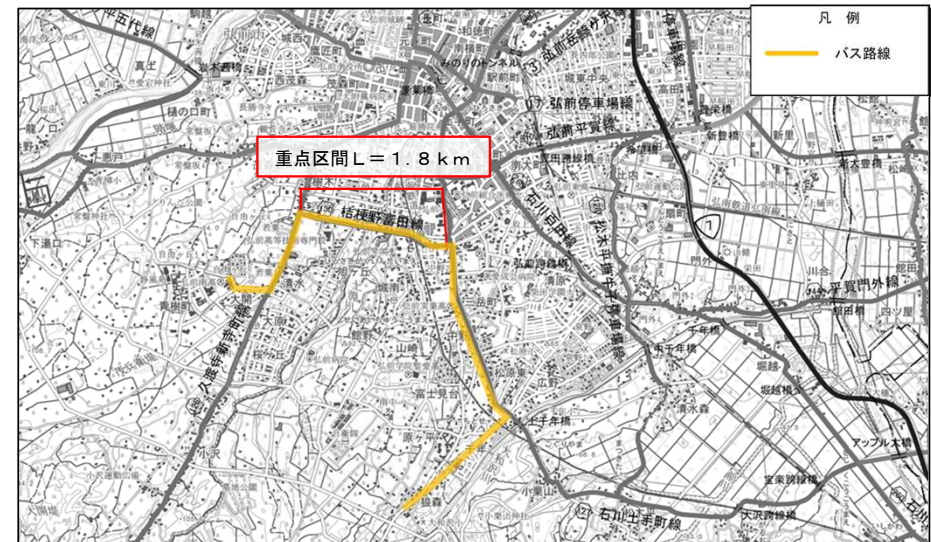
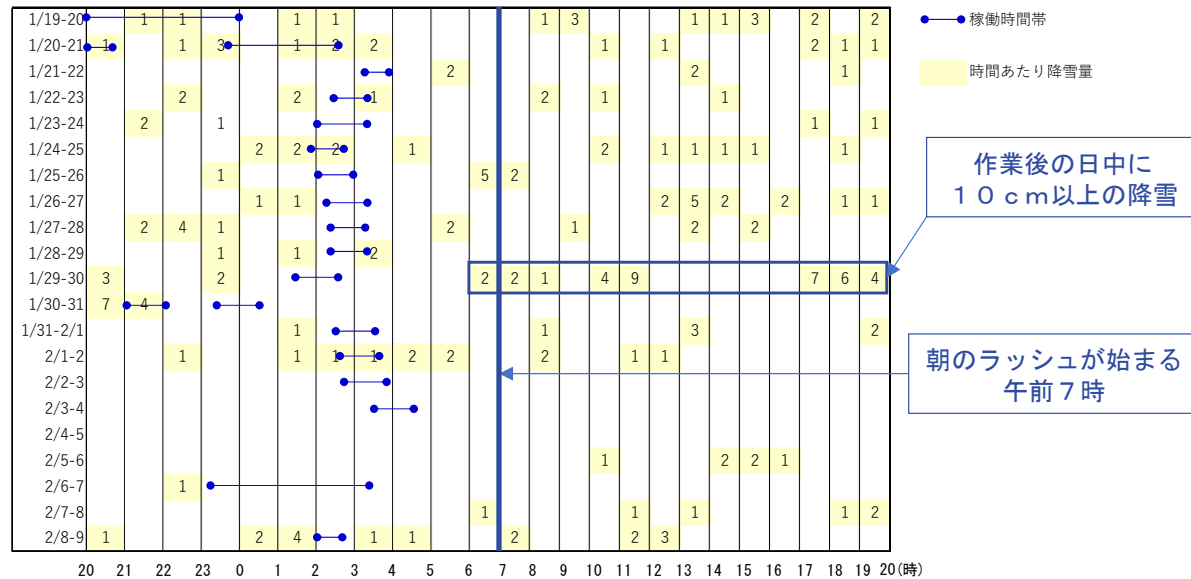


除排雪オペレーションの検証：桔梗野富田線_重点区間 L = 1.8 km

○検証期間：降雪が特に多かった1／19～2／9までの22日間

○除排雪オペレーションの検証

- ・ 除雪：出動基準観測日数8日、出動日数18日、**出勤率：225%**、延べ除雪延長32.4 km
- ・ 排雪：天候悪化期間3回、前倒し出動回数1回、前倒し実施率33%、延べ排雪延長1.8 km (**出動回数3回**)
- ・ 通勤時間帯までの作業完了率：100% (18日)
- ・ 日中の路面悪化状況
 - ①「作業中」に10 cm以上の降雪が発生：**0% (0日)**
 - ②「作業完了」後の日中に10 cm以上の降雪が発生：**17% (3日)**



(参考) AIプロブカーの検証

【AIプロブカー (※)】

- ・ 日中（7時～20時）は、概ね1時間間隔（路線バス、宅配便車両に搭載）
- ・ 夜間～翌朝（22時～翌6時）は、概ね2.5時間間隔（専用プロブカー）

(※1) 防災科学技術研究所との共同研究

(※2) 令和7年度実績：路線バス80台、宅配便50台、夜間専用車両2台 計132台・・・「表-1」参照

(※3) 令和7年度は除排雪資機材に搭載するGPSの一部（全470台中のうち5台）で故障が発生。この内、4台は予備機に交換。残る1台についても、AIプロブカーに搭載するGPSデータ及び画像等でフォローアップ。
除排雪資機材に搭載するGPSに不具合が生じた場合等のバックアップ機能も兼ねる・・・「図-1」参照



路線バスへのAIスマホ設置状況



「図-1」フォローアップ体制の例（県道鶴ヶ坂千刈線：令和8年1月18日）

(単位：台)

	青森市内	弘前市内	計
路線バス	40	40	80
宅配便	25	25	50
夜間プローブ	1	1	2
計	66	66	132

「表-1」令和7年度AIスマホ搭載状況

2-2. 除排雪オペレーションの検証【歩道部】

【内容】

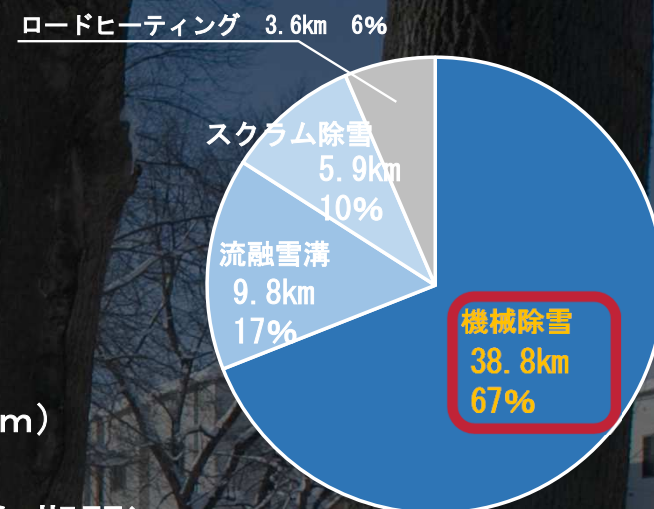
- (1) 対象路線：重点路線 13 路線（32.6 km）のうち、**機械除雪**をしている 12 路線
（青森市 6 路線：20.4 km、弘前市 6 路線：18.4 km＝計 38.8 km）
- (2) 対象期間：1／19～2／9 までの 22 日間（寒波が連続した期間）
- (3) オペレーションの検証（各路線毎に表示）

【青森市】

- ・ 除雪の出動基準である 20 cm が観測された日数：4 日
- ・ 除雪：平均出動日数 15.2 日、延べ除雪延長 281.4 km（平均 13.8 巡）

【弘前市】

- ・ 除雪の出動基準である 20 cm が観測された日数：3 日
- ・ 除雪：平均出動日数 11.7 日、延べ除雪延長 137.9 km（平均 7.5 巡）



重点路線における歩道除雪内訳

歩道部オペレーションの検証（総括）

○歩道除雪の状況

（青森市内の歩道除雪の出動状況）

出動基準日4日、平均出動日数15.2日、延べ除雪延長281.4km(13.8巡)

（弘前市内の歩道除雪の出動状況）

出動基準日3日、平均出動日数11.7日、延べ除雪延長137.9km(7.5巡)

県民の皆様から寄せられた除排雪要望の件数（令和6年度、令和7年度の合計）

（青森市の歩道への意見）

第1位 青森環状野内線（浪館通り）（18件）

第1位 国道103号（観光通り）（18件）

第3位 荒川青森停車場線（中央大橋通り）（12件）

（弘前市の歩道への意見）

第1位 石川土手町線（5件）

第2位 久渡寺新寺町線（4件）

第3位 弘前平賀線、弘前岳鯉ヶ沢線（2件）

※出動基準日数以上に出動している一方で、除排雪要望が寄せられている。

○寄せられたご意見・ご要望の例

- ・歩車道境界にできた雪山の撤去
- ・車道から歩道への乗り入れ改善のための除排雪（段差解消）
- ・路肩部に堆積された雪山の高さを下げて視界を確保して欲しい
- ・交差点部に堆積された雪山で横断歩道のボタンが押せない
- ・路肩部の雪山が崩れ歩道が狭くなっているのを除去して欲しいなど

○歩道スクラム除雪※の実施状況・・・青森環状野内線（浪館通り）



車道部、歩道部双方からの寄せ雪により堆雪スペースが狭くなっている状況
（令和8年2月3日）

※歩道用の小型除雪機を希望団体（商工会、PTA等）に無償で貸し出し、県道部の歩道除雪サポートをお願いしている取組

歩道除排雪（通学路、及び生活道路支援）

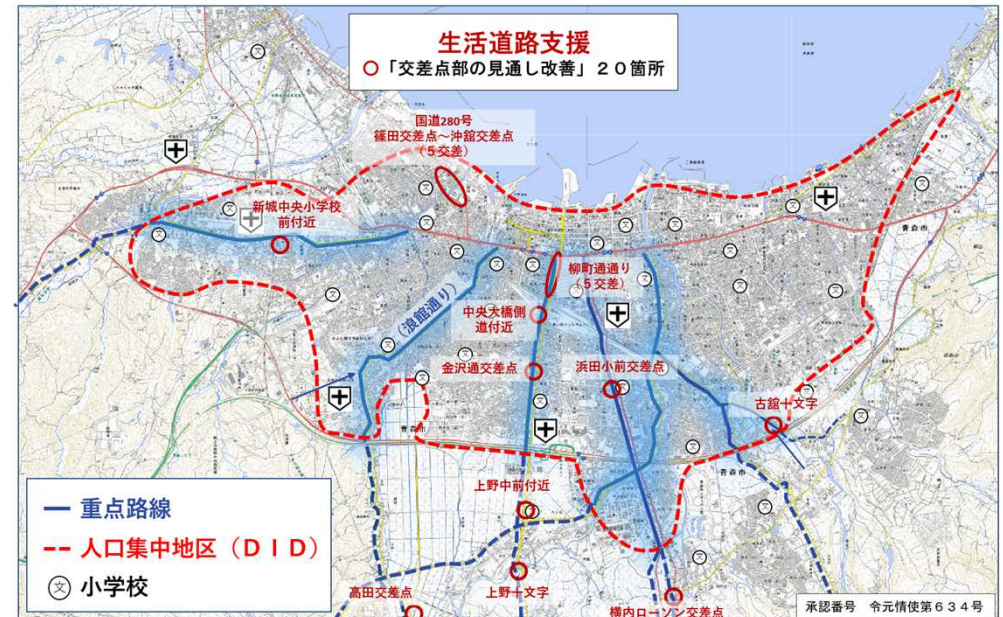
○通学路支援として、始業式前日までに**通学路の歩道除排雪**を実施（令和8年1月7日～1月13日）

※実施箇所については、教育委員会による現地調査結果等を踏まえた**延長101km区間（対象105校）**

○生活道路支援として、**市内20交差点**の見通しを確保（令和8年1月29日～2月1日）

通学路歩道除排雪の実施箇所

	対象小中学校数	除排雪延長
東青	14校	13km
中南	52校	29km
三八	0校	0km
西北	23校	28km
上北	9校	15km
下北	7校	16km
合計	105校	101km

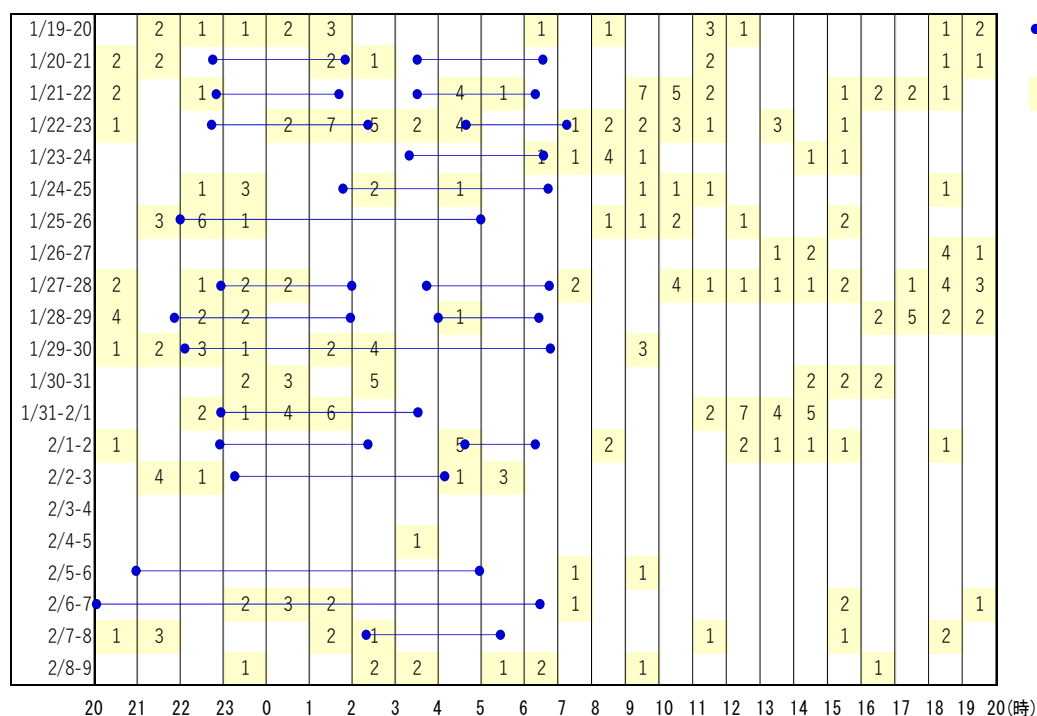


歩道除排雪の検証：荒川青森停車場線 $L = 3.0 \text{ km} \times 2$ （両側） = 6.0 km

○検証期間：降雪が特に多かった1/19～2/9までの22日間

○歩道除排雪オペレーションの検証

・出勤基準観測日4日、出勤日数15日、延べ除雪延長 $39.4 \text{ km} \times 2$ （両側） = 78.8 km （13巡）

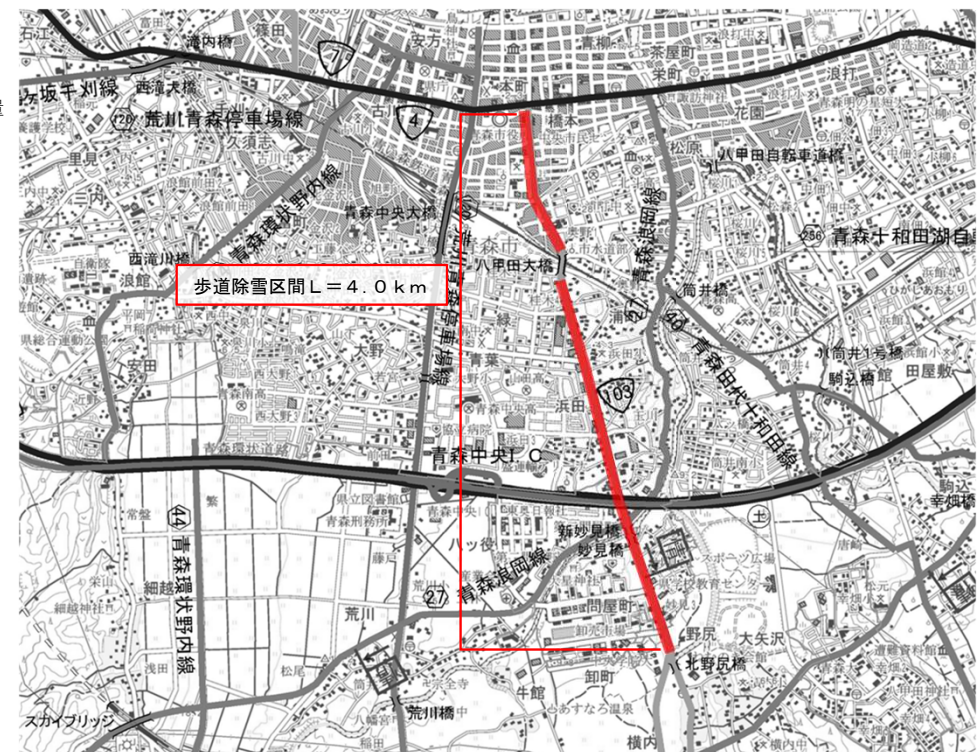
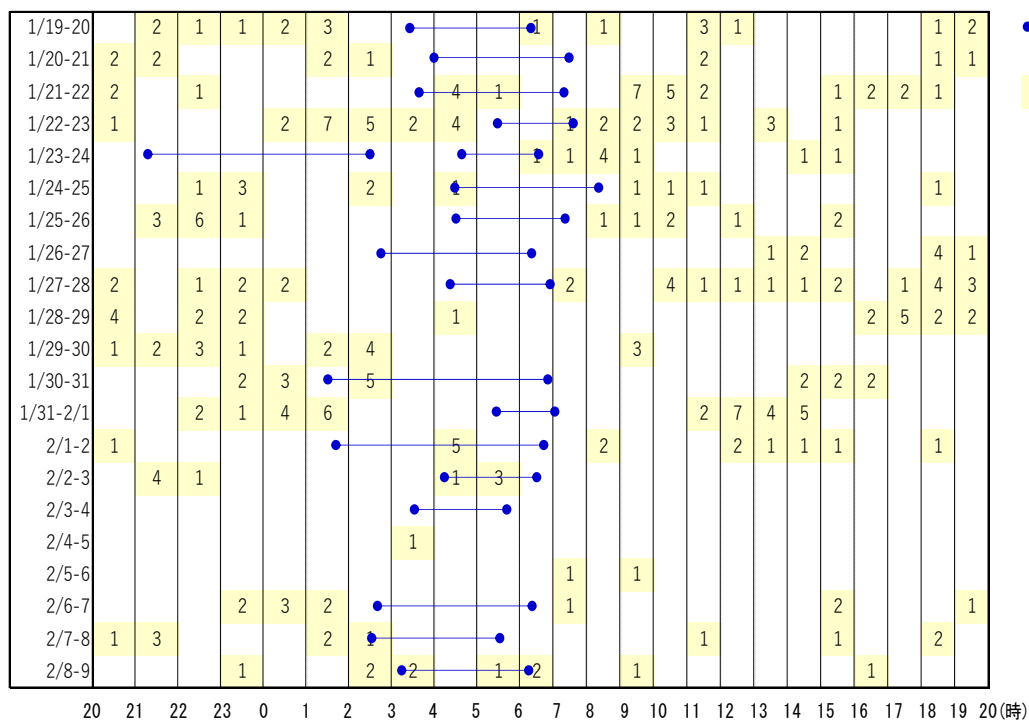


歩道除排雪の検証：国道103号_L=4.0km×2（両側）=8.0km

○検証期間：降雪が特に多かった1/19～2/9までの22日間

○歩道除排雪オペレーションの検証

・出勤基準観測日4日、出勤日数17日、延べ除雪延長57.3km×2（両側）=114.6km（14巡）

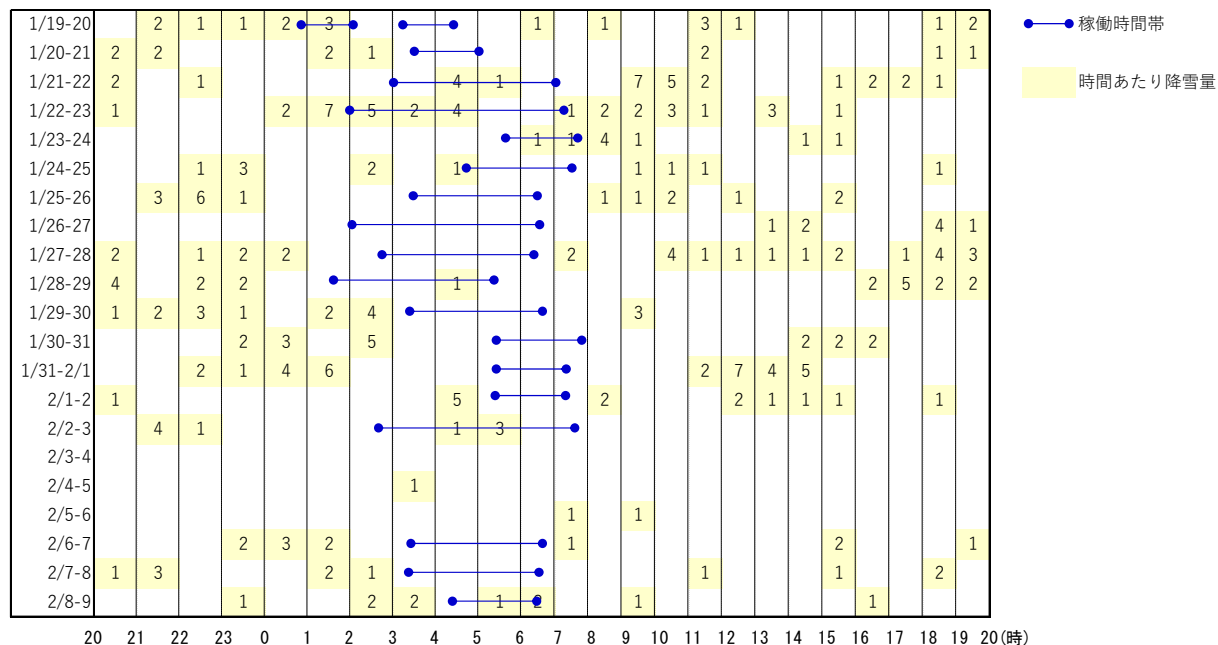


歩道除排雪の検証：鶴ヶ坂千刈線_L=2.7 km×2（両側）=5.4 km

○検証期間：降雪が特に多かった1/19～2/9までの22日間

○歩道除排雪オペレーションの検証

・出勤基準観測日4日、出勤日数18日、延べ除雪延長36.7 km×2（両側）=73.4 km（13巡）

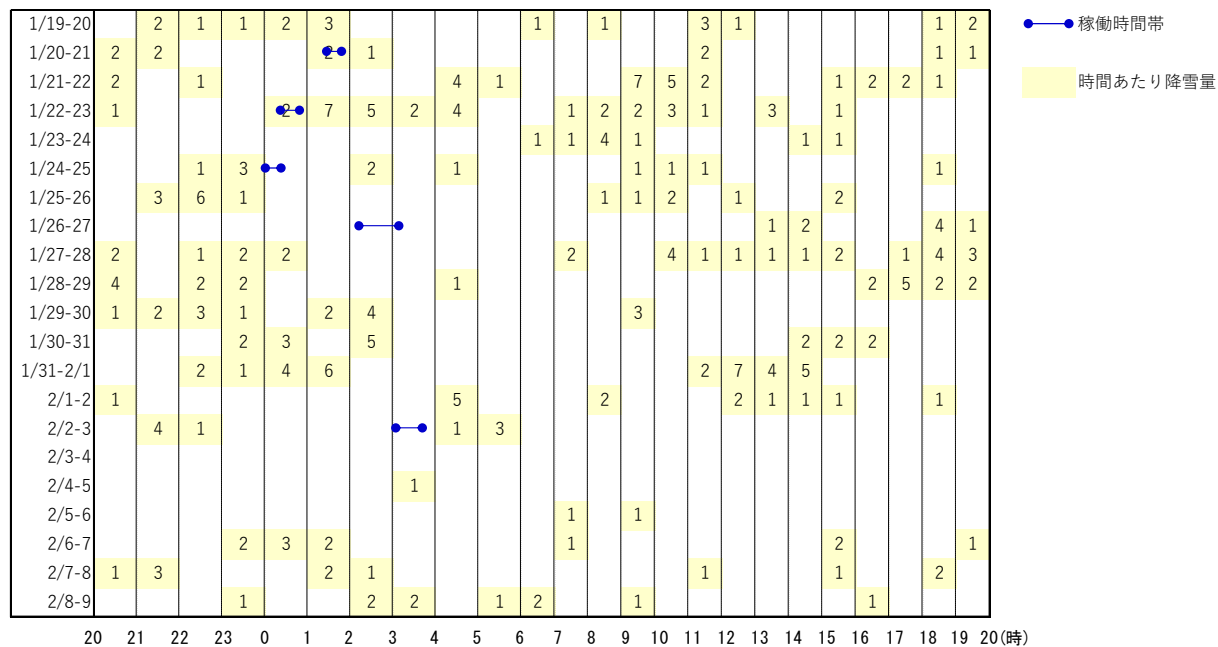


歩道除排雪の検証：青森浪岡線_L=0.3km（片側）

○検証期間：降雪が特に多かった1/19～2/9までの22日間

○歩道除排雪オペレーションの検証

・出勤基準観測日4日、出勤日数5日、延べ除雪延長1.5km（片側）（5巡）

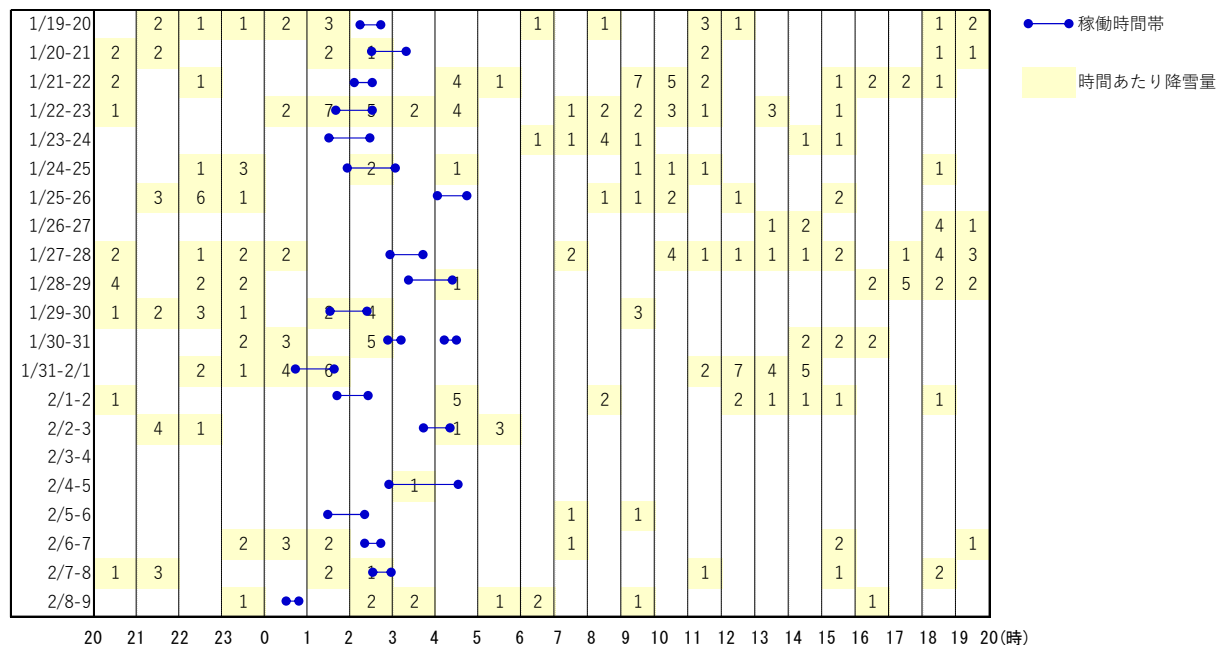


歩道除排雪の検証：青森田代十和田線_L=0.6 km（片側）

○検証期間：降雪が特に多かった1/19～2/9までの22日間

○歩道除排雪オペレーションの検証

・出勤基準観測日4日、出勤日数19日、延べ除雪延長11.4 km（片側）（19巡）

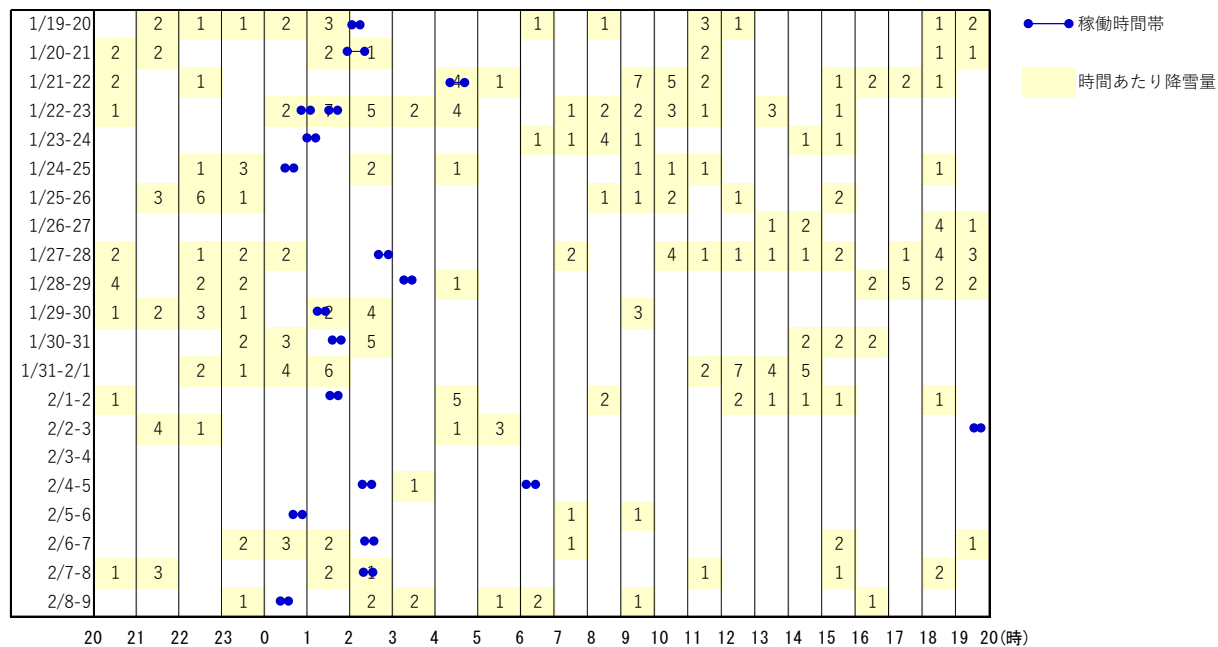


歩道除排雪の検証：駒込筒井線_L = 0.1 km（片側）

○検証期間：降雪が特に多かった1／19～2／9までの22日間

○歩道除排雪オペレーションの検証

・出勤基準観測日4日、出勤日数17日、延べ除雪延長1.7 km（片側）（17巡）

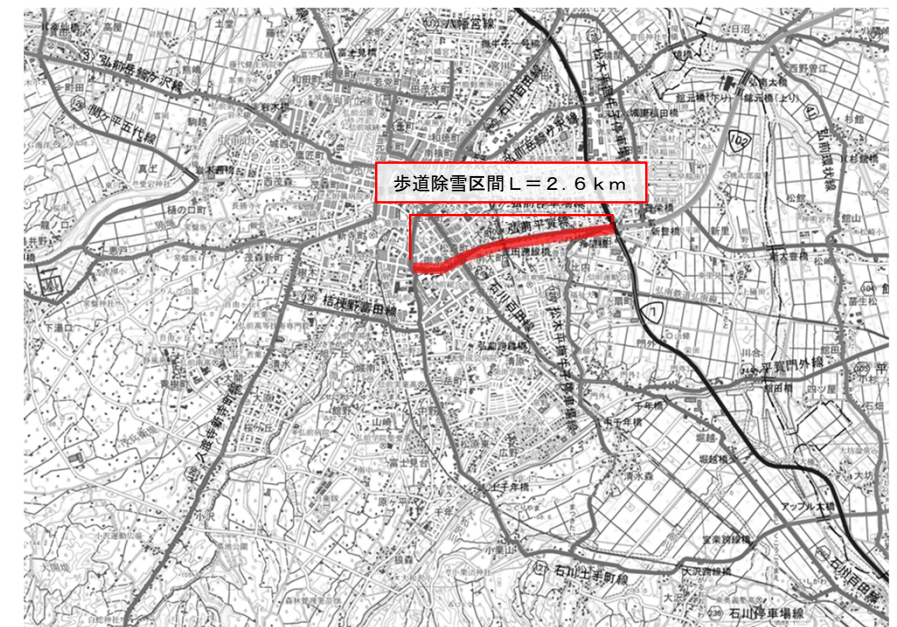
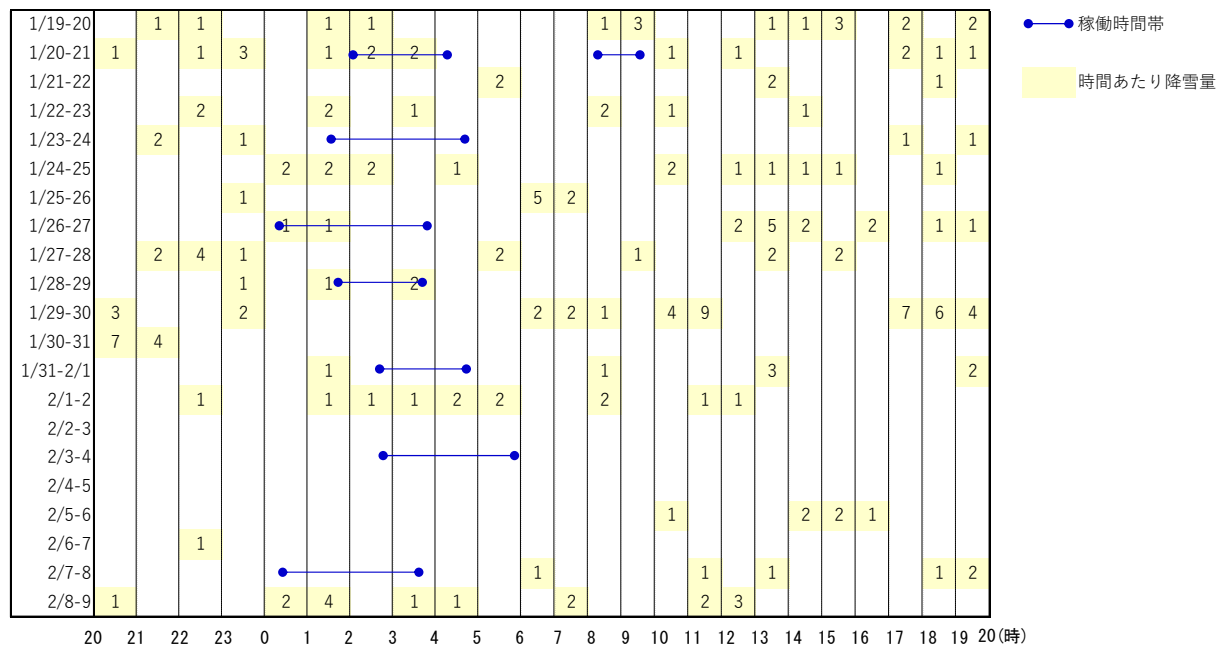


歩道除排雪の検証：弘前平賀線_L=2.6km×2（両側）=5.2km

○検証期間：降雪が特に多かった1/19～2/9までの22日間

○歩道除排雪オペレーションの検証

・出勤基準観測日3日、出勤日数7日、延べ除雪延長17.6km×2（両側）=35.2km（6巡）

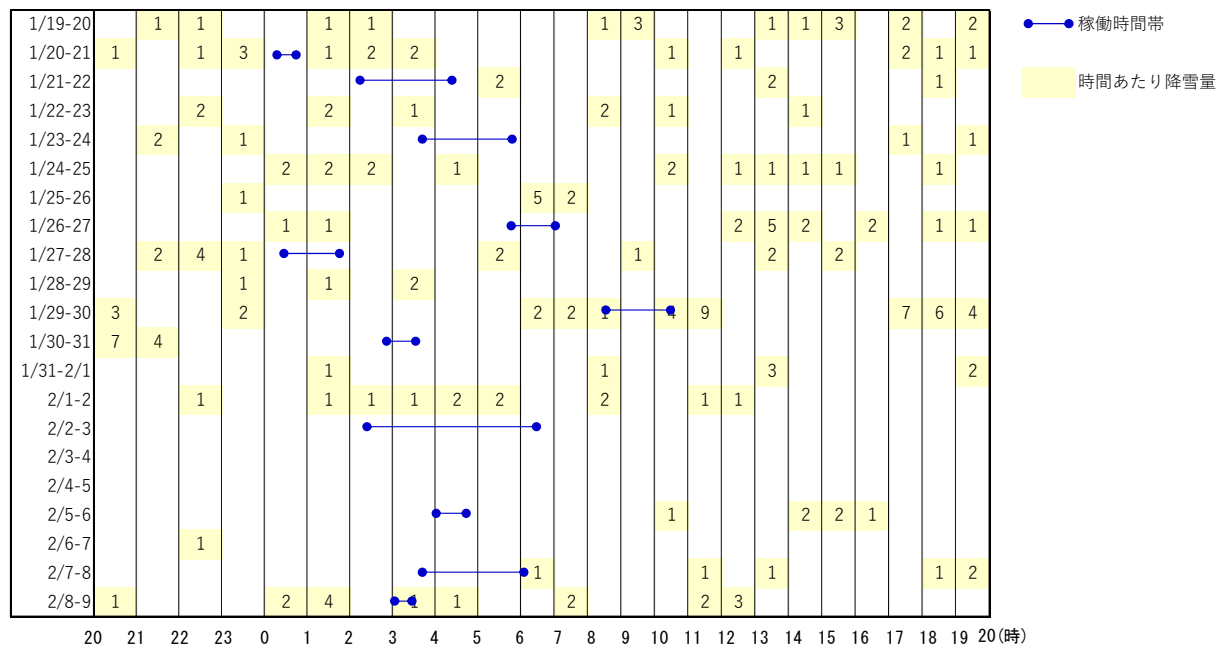


歩道除排雪の検証：弘前岳鯉ヶ沢線_L = 1.5 km × 2（両側）= 3.0 km

○検証期間：降雪が特に多かった1/19～2/9までの22日間

○歩道除排雪オペレーションの検証

・出勤基準観測日3日、出勤日数11日、延べ除雪延長7.8 km × 2（両側）= 15.6 km（5巡）

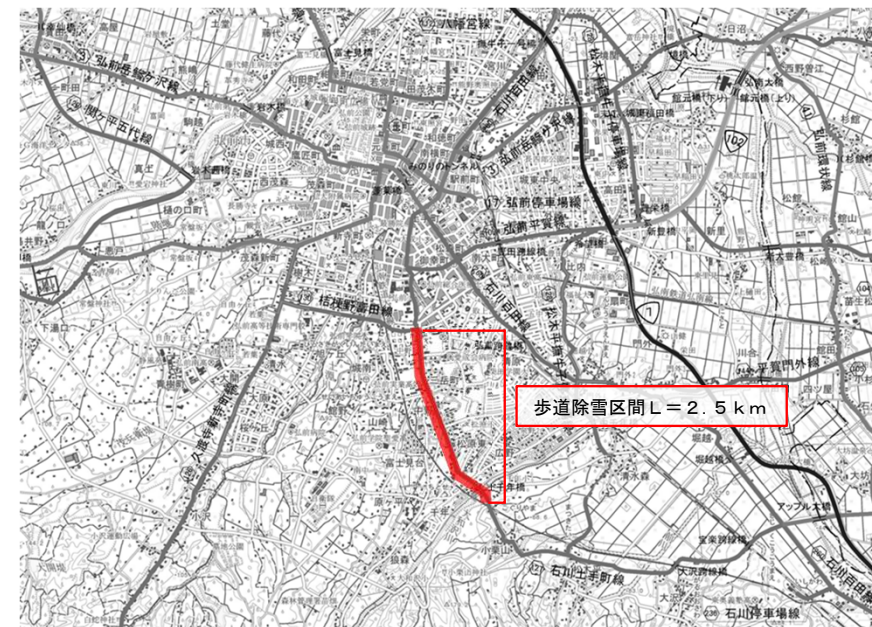
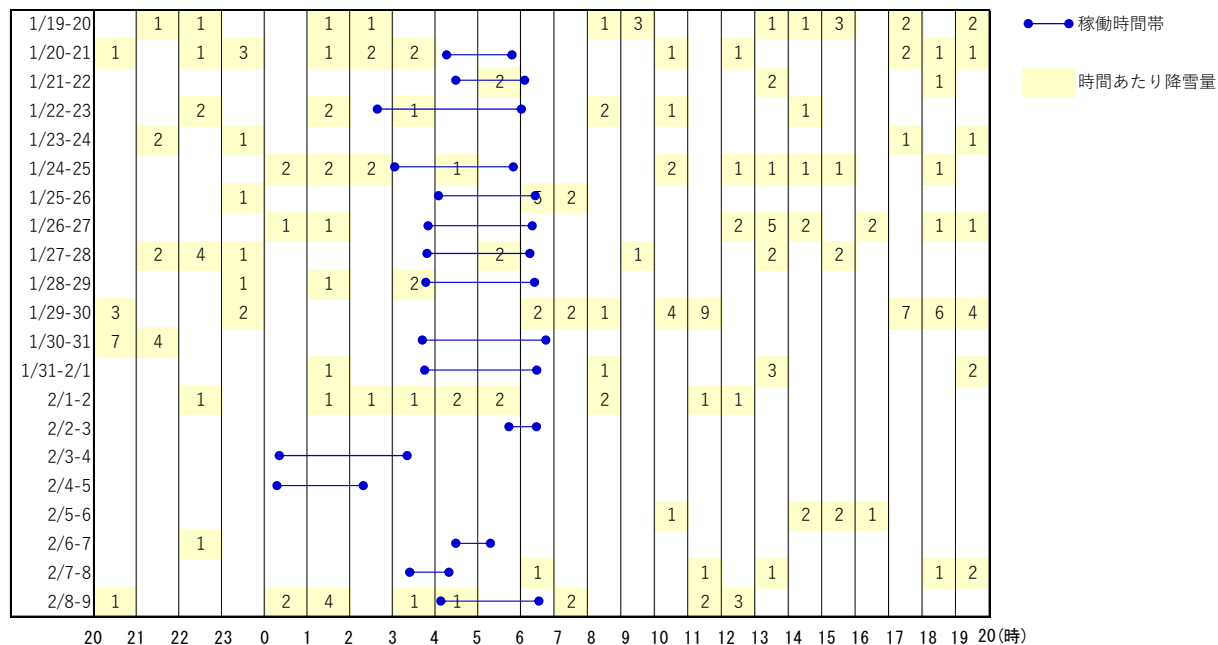


歩道除排雪の検証：石川土手町線 $L = 2.5 \text{ km} \times 2$ （両側） $= 5.0 \text{ km}$

○検証期間：降雪が特に多かった1/19～2/9までの22日間

○歩道除排雪オペレーションの検証

・出勤基準観測日3日、出勤日数16日、延べ除雪延長 $21.3 \text{ km} \times 2$ （両側） $= 42.6 \text{ km}$ （8巡）

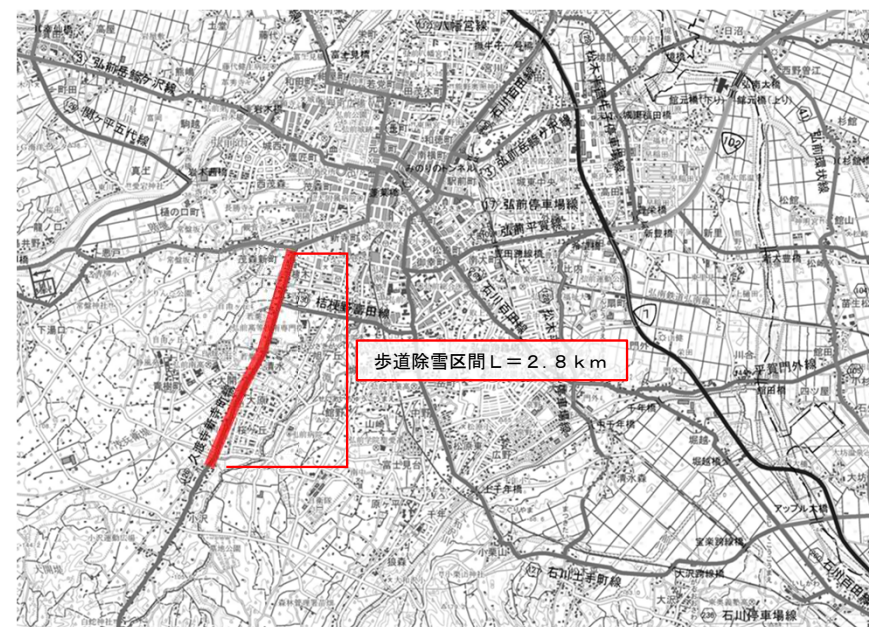
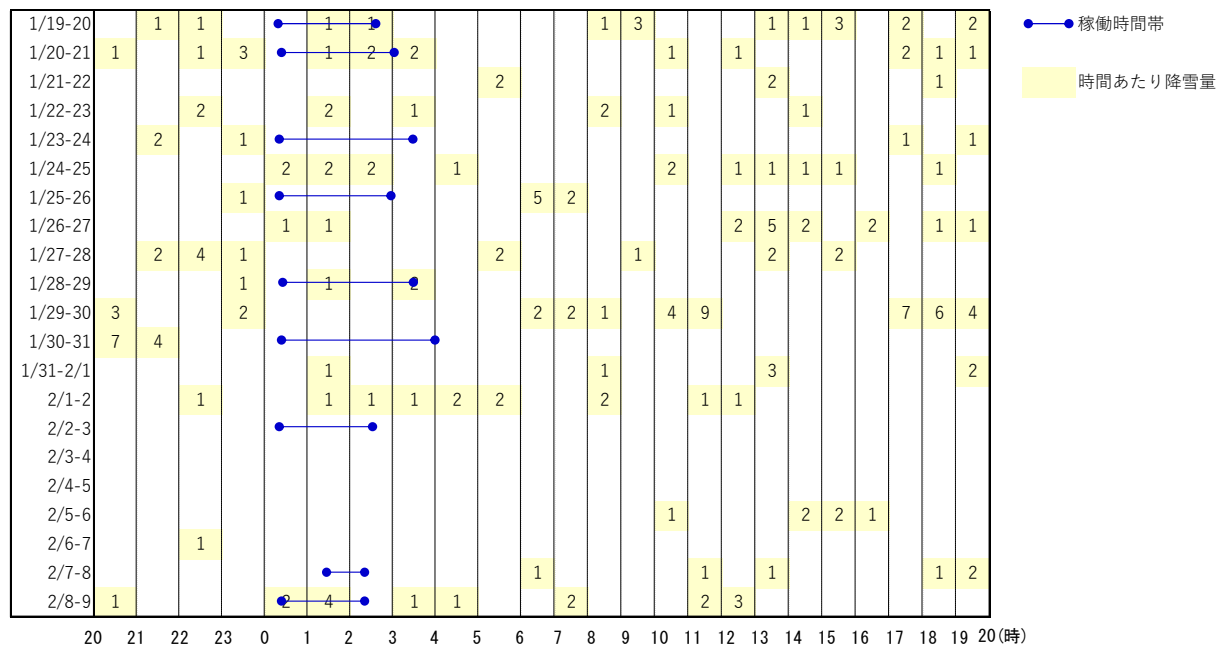


歩道除排雪の検証：久渡寺新寺町線_L＝2.8 km（片側）

○検証期間：降雪が特に多かった1／19～2／9までの22日間

○歩道除排雪オペレーションの検証

・出勤基準観測日3日、出勤日数9日、延べ除雪延長25.2 km（片側）（9巡）

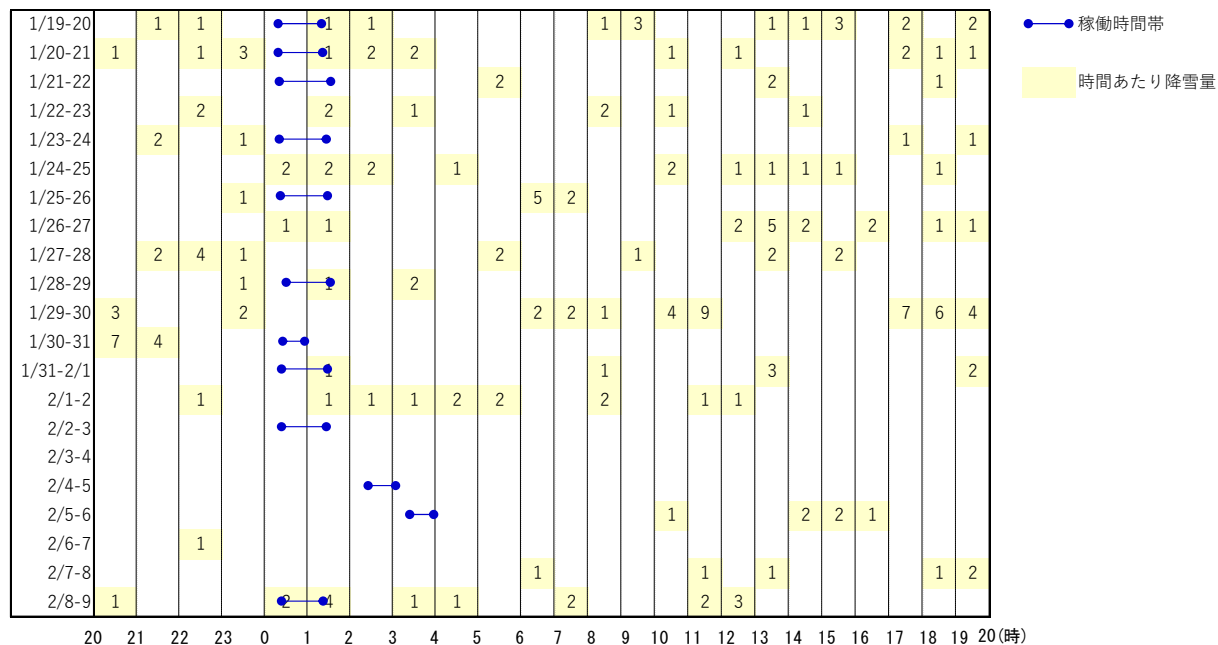


歩道除排雪の検証：岩崎西目屋弘前線_L = 1.2 km（片側）

○検証期間：降雪が特に多かった1／19～2／9までの22日間

○歩道除排雪オペレーションの検証

・出勤基準観測日3日、出勤日数12日、延べ除雪延長9.5 km（片側）（7巡）

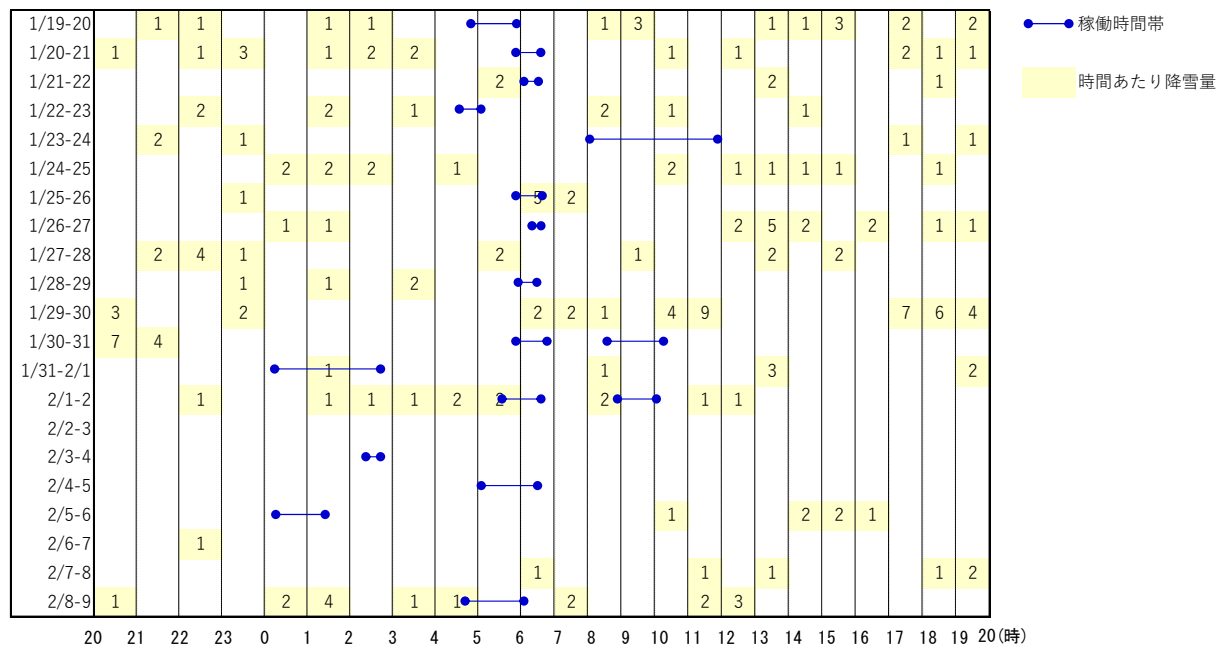


歩道除排雪の検証：桔梗野富田線_L = 1.2 km（片側）

○検証期間：降雪が特に多かった1／19～2／9までの22日間

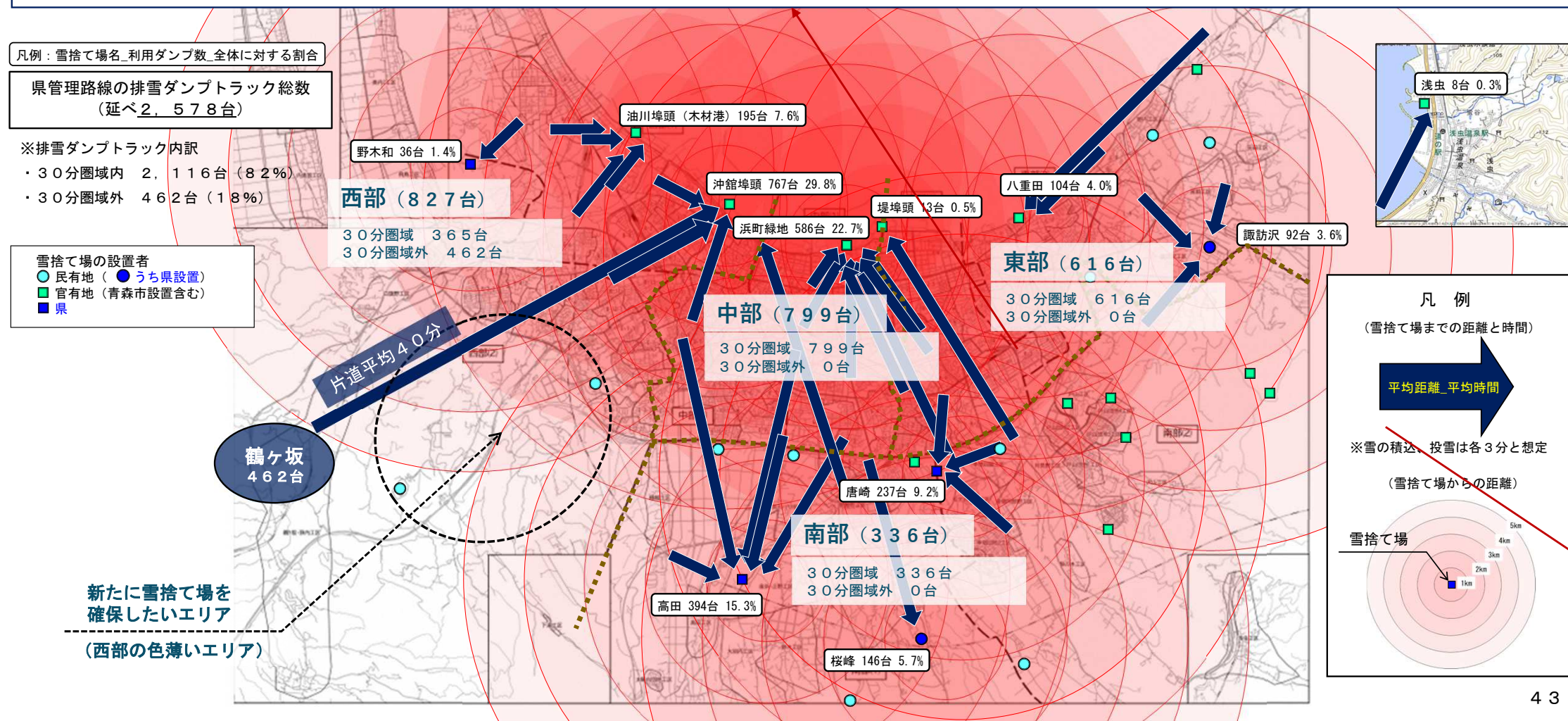
○歩道除排雪オペレーションの検証

・出勤基準観測日3日、出勤日数15日、延べ除雪延長9.8 km（片側）（7巡）



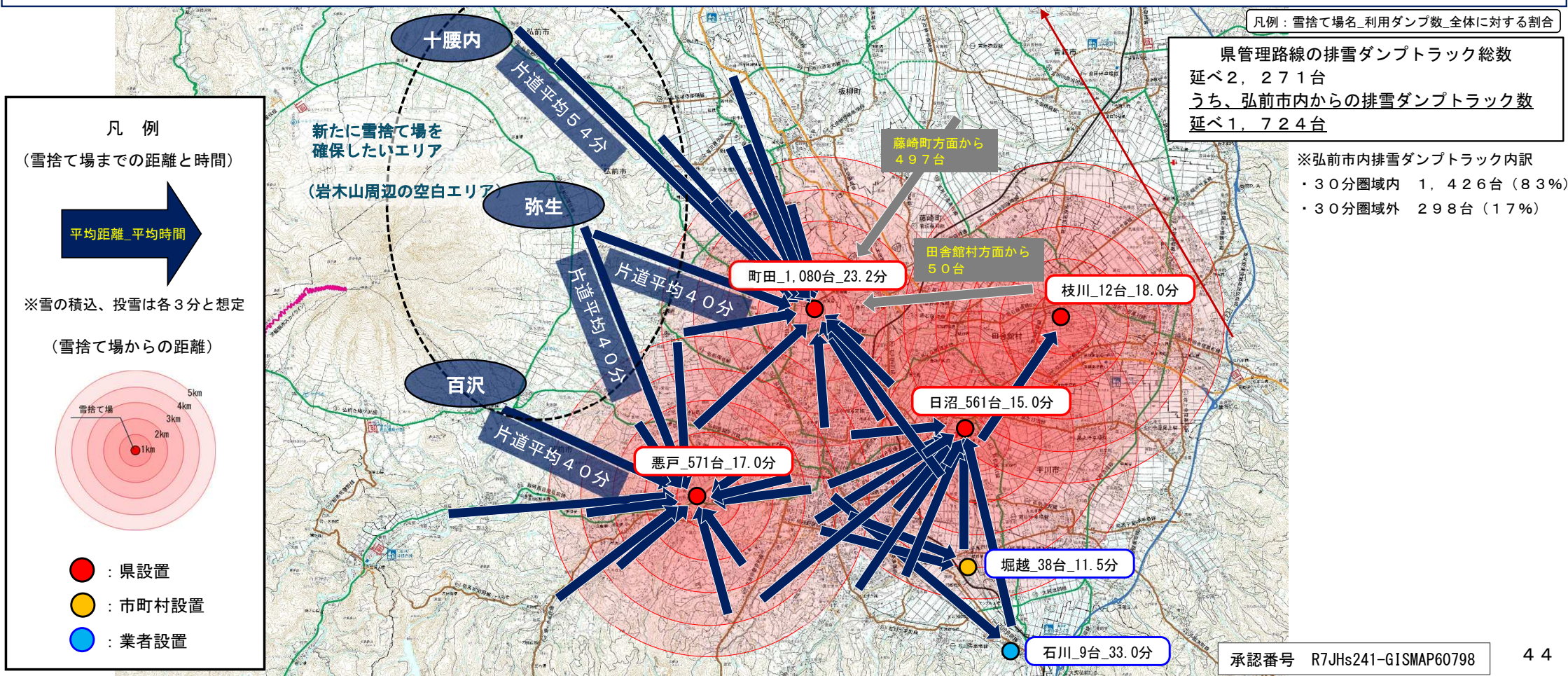
3. 排雪運搬効率の検証：排雪箇所から雪捨て場までのサイクルタイム（青森市）

- ・ 排雪ダンプトラック総数（延べ2, 578台）の内、片道平均30分圏域となるのは約8割（2, 116台）
- ・ 鶴ヶ坂エリア（鶴ヶ坂千刈線）から沖館埠頭までは片道平均40分 → 新たな雪捨て場の確保が必要



3. 排雪運搬効率の検証：排雪箇所から雪捨て場までのサイクルタイム（弘前市）

- ・弘前市内の排雪ダンプトラック総数（延べ1, 724台）の内、片道平均30分圏域となるのは約8割（1, 426台）
- ・十腰内エリア（弘前鯉ヶ沢線ほか）から町田雪捨て場までは片道平均54分 →新たな雪捨て場の確保が必要
- ・弥生エリア・百沢エリア（弘前鯉ヶ沢線ほか）から町田・悪戸雪捨て場までは片道平均40分 →新たな雪捨て場の確保が必要



【資機材マッチング支援】

- ・ ダンプトラック 延べ 623台
※県による差額負担：約6,100万円



- 【受援市町村】※2市1町
青森市(541台)、弘前市(36台)、鯺ヶ沢町(46台)

【代行除雪】※経費は全額県負担：約1,600万円

- ・ 弘前市道 元寺町（もとてらまち）線 延長150m（2／5）
- ・ 青森市道 流通団地内 延長6.4km（2／6～2／8）
- ・ 五所川原市道 下平井（しもひらい）・姥范（うばやち）線 延長1.2km（2／15～2／17）

【スクラム除雪】

- ・ 弘前市道 大久保10号線⇔県道弘前環状線（青森県：2／16）※経費は全額県負担：約80万円

【青森市への支援】

- ・ 財政支援（約9億3,000万円、事務処理：延べ7人・55時間）
- ・ 市の検証作業を支援：県除排雪に係る全データ提供（5／18）

(参考) 県による市町村支援について（青森市に対する技術的助言）

青森市長
西 秀記 殿

青 道 第 9 4 号
令和8年5月15日

青 森 県 知 事
宮下 宗一郎
(公印省略)

除排雪事務の改善について（技術的助言）

令和6年度及び令和7年度における道路除排雪の実態及び対策に関する青森市からの回答（令和8年4月30日付け青市道維第45号及び令和8年5月13日付け青市道維第63号）を踏まえ、県都である青森市の市民生活および都市機能を確保するため、「別紙」記載内容の改善を進めるとともに、その結果について今冬（令和8年から令和9年にかけての冬）前の適切な時期に市民にわかりやすく公表するよう助言します。

これに際し、市の検討の参考としていただくため、県の除排雪の取組状況に係る情報を全て提供させていただきます。

なお、本通知は地方自治法（昭和22年法律第67号）第252条の17の5の規定に基づく助言であることを申し添えます。

別 紙

1. 資機材力の現状把握・可視化

- ・全ての路線、全ての工区について、実際に稼働できる資機材及びオペレーターの実数を正確に把握すること

2. 除排雪オペレーションの適正化

- ・契約内容を正しく踏まえた上で、全ての工区にサービスレベル（指令から完成までの目安期間、仕上がり目標等）を設定し、資機材力の配置や工区設定の見直しを行うこと
- ・排雪作業の一連の流れ（積込・運搬量、運搬距離、雪捨て場の収容量等）を可視化したうえで、サービスレベルを踏まえた適切な位置に雪捨て場を確保すること

3. 作業実態に見合った支払い

- ・主に生活道路の除排雪に係る契約方法について、従来のシーズン契約を見直して単価契約を導入するなど、作業実態に見合った支払いに改善することで企業経営の健全化に配慮すること

4. 管理・評価体制の見直し

- ・市の除排雪業務で使用する全車両にGPSを搭載し、作業状況等をリアルタイムで把握できるようにすること。また、車両データの自動集計により、作業日報等が常に閲覧可能な体制とすること
- ・除排雪作業前後の道路パトロールに加え、降雪状況によって変化する路面状況を把握するため、デジタル技術やSNS等を活用した情報収集体制を構築すること
- ・過年度の課題を踏まえた「パトロール基準」や「評価基準」の見直しを行うこと

5. 危機管理体制の構築

- ・生活道路に係る情報の中には人命に関わる事案が含まれることもあり得ることから、市民からの情報が確実に把握できるような体制を構築すること

6. 市民への情報提供

- ・作業区間毎に除排雪作業予定や完了予定について、着手・未着手等の作業進捗状況をマップ形式で公表するなど、現場の実態と合致した分かりやすい情報提供をすること

以上