

# 「道路除雪作業現場 第一線の声」

出席者：陰能 裕一／昭和トラック株）専務取締役  
小林 好一／錦産業株）事業所 主任  
西本 孝太郎／（株）西組 代表取締役  
布施 宣善／札幌建設運送事業協同組合 施工管理室 次長  
矢野 勝彦／（株）矢野建設 代表取締役専務

司 会：木元 喬之／（財）北海道道路管理技術センター 専務理事



木元 喬之（司会）：本日はお忙しい中、お集まりいただきありがとうございます。8万5,000kmの延長がある北海道内の道路は、いまや日常の社会経済活動に欠かすことのできない重要な公共営造物です。安全で円滑な交通を確保し、適切に保全するためには、今後とも道路整備を進め、かつ間断なく効率的・合理的な管理を行うことが不可欠です。さらに近年、交通量の量的な増加や質的な変化に伴い、道路管理に対する社会的要請はますます高度化、多様化の傾向にあります。

特に冬期間における安全で円滑な交通の確保と快適な冬の生活環境づくりのためのニーズは高く、これらを支える根幹である除雪作業はますます重要となってきています。

このため、各種の防雪、流雪施設の整備が進められ、

また除雪機械の改良が行われ、除雪作業も従前から比べると随分と円滑に行われるようになりましたが、一方ではスパイクタイヤの禁止に伴う路面管理の充実や住宅地の除排雪など多種多様なニーズが生じてきています。本誌第2号の座談会では国、道、市の道路管理者を中心に「雪対策の現状と今後」について議論していただきました。

そこで今回の座談会では、道路の除雪作業に携わってこられた現場の第一線の方々から、除雪の作業内容、苦勞話、道路管理者・交通管理者などとの連絡体制、地域住民やドライバーへの注文などの現状と問題点について、現場の視点から自由に議論していただくことにしました。

まず、お集まりの皆様を紹介を兼ねて、担当された



昭和トラック(株)

## 陰能 裕一

除雪箇所、地域の地理的・気象的な特徴や主な除雪作業などの現状についてお話しください。

布施 宣善：私どもは、札幌開発建設部札幌道路事務所管内の国道の除雪のうち、国道36号の12.8kmと274号の26.4km、275号の7.4kmの3路線46.6kmを受け持っています。北海道の流通の大動脈といえる国道36号は、昼夜を問わず大変に交通量が多く、一方でススキノ繁華街の中を走っているなど、除雪作業では最も気を遣います。274号は、高速道路が並行して走っているのでインターチェンジやランプが数多く設けられており、国道との出入口に段差が生じないように注意をはらっています。275号は、冬期間特に風が強く、日中でも視程障害が発生し、走行に厳しい状況となります。

西本 孝太郎：私ども(株)西組は、札幌市から業務の委託を受けて作業を行っています。エリアは西岡・福住地区という札幌市東南部の新興住宅地です。作業としては、車道・歩道・交差点等の除排雪を12月16日から3月26日までの約100日間の契約で行っています。

陰能 裕一：真狩の昭和トラック(株)では、道道約36kmと村道34.6kmの除排雪を行っています。気象条件的には豪雪地帯にあたり、新千歳空港と観光地ニセコを結ぶ道道岩内・洞爺線を抱える地域でもあります。この路線は、夏はもとより冬はスキーバスのメインコースとなっており、大型バスと一般車両が錯綜する道路なので、交通事故、労務災害を起こさないよう作業には大変気を遣います。私どもはこの路線の真狩～ニセコ大橋間を担当しています。ニセコ大橋の雪落とし作業もリフト車などを使ってやっていますが、結



錦産業(株)

## 小林 好一

構高さがあるため氷のかげらが落ちてきたりしてこちらにも気を遣う作業です。

小林 好一：稚内の錦産業(株)が稚内開発建設部から委託されているのは、国道40号稚内駅前から上勇知までの約20kmと国道238号の歩道部分が5kmほどとなっています。気象的な特徴として稚内は非常に風が強く、吹雪の多発する地帯だと思います。

矢野 勝彦：私ども(株)矢野建設は、室蘭開発建設部から主に日高町にある日勝峠部分の除雪作業を委託されています。国道274号樹海ロードの日高町から日勝峠までの間の38kmと門別町から旭川へ通じる国道237号の日勝峠から平取町<sup>フレナイ</sup>振内というところまでの27.6kmの計65.6kmを受け持っています。

日勝峠の気候に関しては、最近は夜に吹雪いたり雪が降ったりすることが多く、気温が低いため常にアイスバーン状態になっていることが多いですね。また峠の気候は非常に変動しやすいので、状況に応じてパトロールの回数を増やし、除雪や凍結防止剤散布の作業に遅れないように特に気を遣っています。

よく日勝峠は通るのが怖いという人がいるようですが、天候が悪くて怖いというよりは、道路が狭くて急カーブ、そしてトンネル・覆道が連続しているという地形的な要因に加え、大型トラックが非常に多く、交通事故の心配があって怖いというのではないかと思います。私にしてみれば非常に雪が多くて吹雪がちな国道230号の中山峠の方がずっと怖いという気がします(笑)。



(株)西組

西本 孝太郎

### アイスバーンへの対応策

木元：それでは具体的な所に議論を進めたいと思います。まず路面管理についてお聞きします。スタッドレス化により凍結防止剤や砂の散布作業などアイスバーン処理へのウエイトが高くなってきており、このアイスバーンへの対応には非常に気を遣われていると思いますが、散布方法や時間・間隔等現場での現状と対応などをお聞かせください。また、峠部でのタイヤチェーンの装着状況など現場での現状と対応などもお聞かせください。

布施：札幌市内の国道でもアイスバーンの発生が年々増加しており、朝7時半に始まるバスレーンに間に合うように除雪作業と凍結防止剤の散布を行っています。ところが最近では日中もアイスバーンの発生が多くなり、一般車両に混じって散布作業を行わなければならない状況になっています。そこで対向車線の車両や後続車両に薬剤がかからないように散布車に改良を加え、散布装置の後にゴムのスカートをはかせています。

西本：札幌市では凍結防止剤の散布は、一業者に指定して朝方5時とか6時に定期的に行う場合と、マルチ除雪の連絡網で「どの地区が今滑っているから散布してくれ」という指示がきて随時散布する場合があります。

生活道路では凍結防止剤ではなく細かい碎石をまいていますが、住宅地ならこの碎石だけで充分対応できるのではないかと考えています。ただし、まく時期が問題で、除雪車の種類によっては除雪後どうしても路面がツルツルになりやすいので、除雪後30分くらいに

まければ良いと思います。

担当している西岡地区にも坂が結構ありまして、一時停止のところで停まれないで交差点にそのまま進入する事故も起きています。ですからブラックアイスバーンになるまで除雪するよりは、ほどほどの残雪、圧雪路面を残した方が良いのではないかと感じています。

小林：稚内はスタッドレス化になってから約2年がたちました。ほとんどが平坦地で起伏の激しい地形はありませんが、交差点付近はアイスバーン状態になっていまして、焼き砂を散布しています。凍結防止剤は900ℓのタンクを高架橋下のブラックアイスバーンが発生しやすい場所に設置してにじみ出させています。

矢野：私どもは日勝峠の除雪を担当しているので日頃よく感じていることがあります。今や国道・道道どの峠にもタイヤチェーンの着脱所が設けられていますが、どちらかという峠の入口の勾配の緩やかな場所に設置されているものですから、一般のドライバーの方はまだまだ大丈夫だろうと通り過ぎてしまう傾向があります。結局どうしてもこれ以上は行けないという所まで無理して行ってしまい、そこでチェーンをかけたのです。中には吹雪いている時に雪まみれになりたくないという理由でトンネルの中でチェーンかけを始める方も見かけます(笑)

こうした例を見ると、国道38号狩勝峠の新得側にあるパーキングシェルターのような雪よけのついたチェーン着脱所が峠の上の方であれば、皆さんそこで作業してくれるのではないかと思います。

木元：一渡りご意見をいただいたわけですが、アイスバーンへの対応については、刻々と変化する路面情報の収集と提供、散布材の種類や散布時間などきめ細かな対応策、またタイヤチェーンの着脱所の設置場所と啓蒙などが求められてきているのではないのでしょうか。これらは、冬季の安全で円滑な交通の確保に不可欠なものですので、今後とも関係者皆が知恵を出し合いながら解決策を見出ししていくことが必要だと思います。

### 除雪作業の実際

木元：次に除雪作業についてお聞きしたいと思います。まず吹雪多発地帯や豪雪地帯では一度天候が崩れると長時間にわたっての除雪作業となる問題があります。また大都市では日中降雪があっても交通事情で夜間や早朝作業となってしまいます。このように除雪作業は、厳冬期しかも夜間作業が多いなど、大変厳しい

環境での作業となりますが、これら除雪作業に伴う諸問題について現状と対応策などをお聞かせください。

小林：異常気象というと稚内の場合には主に吹雪や強風ですが、これらへの対応策の一つとして、稚内開発建設部では防雪柵を設置してなるべく影響を少なくしようとしています。とはいえ全線に設置することはできませんので、やはり除雪作業によって対応するしかないのです。市内の除雪は交通量の関係で早朝に行うようにしており、パトロール車が朝3時に出勤します。郊外の場合、雪が降らなくても強風によって吹きだまりが発生します。もし路線に吹きだまりができている場合、パトロール車は会社に無線連絡し、4時30分までにオペレーターを会社に集合させ、5時には出勤するという体制をとっています。異常気象の場合は常に路線をパトロールし、昼夜を問わず除雪車を出勤させています。しかし市内中心部で日中に除雪作業を行うと、市道と一般の住宅地の間口の確保に関して苦情が殺到することになります。早朝に除雪した後に強風が吹き、吹きだまりが生じて交通障害が起きた場合には開発建設部から連絡が入り、再度出勤する場合もあります。いずれにせよ、市内の受け持ち路線は1時間半ほどで作業が終わってしまうのですが、除雪後の雪の処理に3時間も4時間もかかってしまいます。どうしても除雪車を補助する作業が追いつききれないのです。

また郊外で除雪車が路肩に積み上げた雪の壁が高くなったところに横風が吹くと、乗用車にとっては地吹雪のような状態になります。このため雪の壁が1m以上になったらマックレーをかけて壁を低くして対応しています。

陰能：除雪作業はある意味では拘束時間との戦いという部分があると思います。雪が少ない年などは雪が降るまで待機の時間が長くなりますし、豪雪の年などは昼夜を問わず3日ぐらい作業が続く場合もあるわけです。現在は、地元のコンビニが取寄せている有料天気予報を拝借して作業員の勤務表作成に活用しています。

また、交通事故の現場に遭遇した時には大きな事故、小さな事故に関係なく、すぐ無線電話を通じて警察に連絡しています。

木元：警察から事故車の移動や救出作業を要請されたことはありませんか。

矢野：昔、除雪機械でレッカー業務をしてはならないと言われたことがあり、以来したことはありません。しかし日勝峠の場合、近くに大型レッカー車がないため帯広や苫小牧まで出勤を要請しなければなりません。そうするとレッカー車が来るまで半日も通行規制をしなければならないこともありますから、単独的事



(株) 矢野建設

## 矢野 勝彦

故で被害が少ない場合などは、警察などの指示を仰いで最小限事故車を移動させるようなことはやってもいいのかなど、個人的には感じています。

木元：都市部ではいかがですか。

西本：携帯電話が普及して1人1台という時代になりましたから、連絡という面では問題なくやっていると思います。また除雪作業の進行状況も路線を細かいエリアに分け、現在どのあたりを作業中かということもわかるようになってきました。

問題は、他のエリアの除雪状況との同調と言いますか調整です。私どもの担当は住宅地ですから、木に例えれば葉っぱにあたります。その先に枝である準幹線道路があって、幹である国道があるわけです。幹や枝の通行が確保できないうちに末端部分を除雪してしまうとかえって困るのではないかと、逆にそういう気遣いはしています。

木元：葉があつて枝があつて幹があるわけで、幹があつても葉がなければ木は生きられません。そういう意味でも除雪作業は、関係者の協力と連携、加えてたゆまぬ努力が必要であると思います。

### 苦情処理と将来の除雪

木元：除雪作業での具体的な議論を進めてきましたが、除雪に対する住民やドライバーからの要望、苦情は多様化しています。道路管理者へは多くの意見が寄せられていますが、直接現場にはどのような意見が寄



札幌建設運送事業協同組合

## 布施 宣善

せられていますか。また除雪担当者として住民やドライバーに対する注文がありますか。

矢野：峠の除雪という面では一般ドライバーからの苦情はほとんどありません。最近は除雪車両の高速化が進んでいますから、移動中の迷惑度も減っています。逆に交通事故の救助を手伝ってもらったとか、チェーンのかけ方を教えてもらったという方たちが「この間はどうもありがとう」とお菓子やミカンを差し入れてくれることもあります。これはとても気持ちの良いものです。

住民からの苦情は大半が間口の除雪ですね。

小林：稚内でも「除雪車が自宅前に雪を置いて行った」という苦情が一番多いです。また中央分離帯にわざわざ玄関前の雪を盛り上げる人もいます。風が強いとその雪が反対車線に吹きだまりを作るような状態になることもあって、住民のモラルに問題を感じることもあります。

一般のドライバーに対しては、除雪作業中に接近したり追い越しをかけることのないように注意してほしいと思います。

木元：除雪への苦情に関しては、話合えば理解できる妥協点というものが必ずあるように思います。その条件をどうしたら良いのかは皆で知恵を絞らなければいけないし、また発注者と受注者だけで決める内容でもないと思います。やはり住民や道路利用者も含めた合意が必要なのではないでしょうか。

布施：住民も苦情の持っていく場所を勉強していると言いますが、「そういうことはできません」と言う

「じゃあ他の役所に行く」と言うわけです。ツボを心得ていると言うか、語弊があるかもしれませんが「強くなった」と思います。

西本：苦情の問題を考えるときには、除雪のレベルと財源についても考えざるを得ないですね。皆さんが納得できる除雪レベルを維持するためにはどのくらいの費用がかかるのか、じゃあ財源はどうなるのか、極端な話、除雪税を取りますよといった情報を公開しないと、最終的なしわ寄せが全部現場にまわってくるわけです。とにかく除雪に関する情報をきちんと公開しないとニーズが際限なく高まってしまいます。

木元：限られた財源の中で効率的に除排雪を行うためには、地域住民やドライバーの協力が不可欠ですね。

西本：札幌市では去年、試験的に“計画除雪”を行いました。担当しているエリアは新興住宅地なので、日中にはほとんどの車が都心部などに出て行ってしまいます。そこで1週間に2回、日中に集中的に除雪作業を行えば効率がいいのではないかといいわけです。毎週決まった日に除雪をしますから、町内の方も「今日は除雪車が来る日だ」「来ない日だ」ということが分かり、協力もしやすくなります。

試行後のアンケートを見ると、「除雪のレベルが上がった」と答えた人が68%、「レベルに変化はなかった」という人が17%、残りは「悪くなった」という人でした。この「悪くなった」と答えた人は調べてみると、大半が自分の敷地前の雪をきれいにかたづけしている人なのです。計画除雪では降雪から時間が経ち圧雪状になった路面を削る場合が多くなります。その際の削りカスと言うか路肩に残った雪を片付けるのが大変だということです。従来は除雪作業後に残った雪は新雪で軽いものだったものが、計画除雪では木っ端状の重い雪になってしまうのです。

それでも財政面や効率を考えれば、計画除雪は都市の除雪に対する解決策のひとつになり得ると思います。現在札幌市内を走っている除雪機械は1台あたり約9kmの距離を受け持っていますが、この方法なら5台分の距離を3台で作業できるのです。

矢野：旭川方面の市町村で排雪作業を昼間にやっているところを見たことがあります。住民揃って家の前から雪を出してそれを一斉に排雪し、お互いに広がった、安全になったと喜んでいるのです。住民がちょっと手伝うことでスムーズに気持ちよく除雪ができれば、その方が良いのではないかと思います。

木元：財源の問題も含め、除雪というものを今後どうしたらいいかを考えていくうえで、こうした座談会を通して多くの人に現状を知っていただくことが解決の

糸口になっていくのではないかと思います。

## 交通事故対策について

木元：最後に別な観点からお話を伺えればと思います。北海道では交通事故の死亡者が全国一という不名誉な記録が続いています。除雪作業を行っている立場から交通事故をどのように考えているのか、また、対策について提案があればお聞かせください。

小林：やはり交通事故の問題はスピードの出し過ぎだと思います。凍結路面でスピードを出すと路外に逸脱しますし、また追い越しに際しても急にハンドルをきれば正面衝突、そういう問題があると思います。やはりスピードの出し過ぎが一番で、最大の原因だと思います。

陰能：救急医療の充実と道路整備の重要性が挙げられると思います。交通事故死というのは24時間以内に亡くなった人という意味ですが、これを48時間にまで区切りを広げると、首都圏が上位を占め北海道は下位にくるといわれています。これは北海道が広いために、救急医療の面で他県より不利なことを示していると思います。交通死を減らすためには、へき地に医者を増やす等の救急医療体制を充実させるとともに、道路整備には地理的ハンデを埋める、例えるなら広い北海道を道路で身近にする事が求められていると考えています。

矢野：学校教育の場で交通事故の悲惨さを伝えるべきではないかと思います。うちの子供に聞いてもそういうことは学校ではやっていないと言います。それとやはりドライバーのマナーが悪い。交通事故を起こしても罰金だとかちょっとした処分が終わるのではなく、例えば、大型車両がぶつかれば相手が死ぬのは分かっているのですから、無理に追い越しをかけて事故を起こした場合などは重罪を適用して処分するとか、即免許取消しにするとかという形を取るべきだと思います。簡単な罰金刑で終わるから点数がなくなるまでは大丈夫という意識があるのではないのでしょうか。

布施：国道の路面管理に注意を払って除雪作業しているのですが、路面がよくなるとトラックなり一般車両がスピードをあげるようになります。スピードがあがるに従って交通事故で死亡率も上がってしまいます。札幌市の市道などでは雪が残っているからスピードも上げられず、たとえ事故を起こしても接触事故で済み、けがも軽傷という形で済んでいるのかなとも思います。わたしたちにできることとしては交差点の雪壁を低くしたり、局部的な排雪をするなどして、子どもで



(財)北海道道路管理技術センター

木元 喬之

も見通しが効くように気を遣っています。

西本：極論を言わせていただければ、交通事故の現状をみると、これまでの「互譲の精神」では、事故は減らせないと思います。例えば、横断歩道を渡っていた歩行者を跳ねた場合には、その運転手には重い罪を課するのは当然ですし、その代わり横断歩道以外を渡っていた場合には運転手に重い罪はない。同様に、交差点内で信号を無視して突っ込んできた車と事故を起こした場合などは、青で進入した側には責任がない、というぐらいに白黒をきちんとした方が良いと思います。確かに、お互いに譲り合う精神というのは必要ですが、それは時と場合であって、今のように、これだけ交通事故が多いのであれば、もう少し責任の所在を明確にした方が良いのではないかと思いますね。

木元：ありがとうございました。今日は限られた時間ではありましたが、いろいろなご意見をいただき、冬季の安全で円滑な交通の確保と快適な冬の生活環境づくりにおける道路除雪の重要性と問題点が再認識されました。今後関係者の協力と連携がより必要であると思います。ありがとうございました。