

国土審議会第 11 回豪雪地帯対策分科会

平成 30 年 11 月 26 日（月）

【荒川地方振興課長】 それでは定刻になりましたので、ただいまから国土審議会第 11 回豪雪地帯対策分科会を開催させていただきます。

事務局を担当しております国土政策局地方振興課長の荒川でございます。よろしくお願いいたします。

まず、本日の会議でございますが、国土審議会豪雪地帯対策分科会の委員及び特別委員総数 17 名のうち、定足数である半数以上のご出席をいただいておりますことをご報告いたします。

また、審議会運営規則によりまして、本会議の議事は公開とした上で、議事録については、委員の皆様にご確認いただいた後、会議資料とともに国土交通省ホームページにおいて公開することとさせていただきますので、あらかじめご了承くださいませようお願い申し上げます。

続きまして、委員及び特別委員の交代などがありましたので、改めまして、ご出席の委員の皆様をご紹介します。着座のまま、ご挨拶いただければと思います。

まず初めに、分科会長の石田東生委員でございます。

【石田分科会長】 石田でございます。よろしくお願いいたします。

【荒川地方振興課長】 木場弘子委員でございます。

【木場委員】 木場でございます。よろしくお願いいたします。

【荒川地方振興課長】 衆議院からご指名いただいた委員として、本多平直特別委員でございます。

【本多委員】 よろしくお祈いします。

【荒川地方振興課長】 宮下一郎特別委員でございます。

【宮下委員】 宮下でございます。よろしくお願いいたします。

【荒川地方振興課長】 参議院からご指名いただいた委員として、風間直樹特別委員でございます。

【風間委員】 こんにちは。よろしくお願いいたします。

【荒川地方振興課長】 地方公共団体からの委員として、高橋幹夫特別委員ございま

す。

【高橋委員】 高橋です。どうぞよろしくお願いいたします。

【荒川地方振興課長】 山尾順紀特別委員でございます。

【山尾委員】 山尾です。よろしくお願いいたします。

【荒川地方振興課長】 学識経験者の委員として、福原輝幸特別委員でございます。

【福原委員】 福原です。よろしくお願いいたします。

【荒川地方振興課長】 南正昭特別委員でございます。

【南委員】 南です。よろしくお願いいたします。

【荒川地方振興課長】 なお、木村次郎特別委員、佐々木紀特別委員、緑川貴士特別委員、平野達男特別委員、花角英世特別委員、五十嵐由利子特別委員、宮原育子特別委員は、ご都合により欠席とのご連絡をいただいております。

次に、国土交通省からの出席者でございますが、まず初めに、塚田国土交通副大臣でございます。

【塚田国土交通副大臣】 よろしくお願ひいたします。

【荒川地方振興課長】 山西大臣官房審議官でございます。

【山西大臣官房審議官】 山西でございます。

【荒川地方振興課長】 木村国土政策局総務課長でございます。

【木村総務課長】 ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

【荒川地方振興課長】 なお、麦島国土政策局長におきましては、所用のため、遅れて出席する予定です。

そのほか、豪雪地帯対策に取り組んでいる関係省庁からもご出席をいただいておりますので、ご報告いたします。

また、国会の都合により、一部の特別委員からは、途中でご退席される旨、お申し出がありましたので、あらかじめご了承くださいませよう、お願い申し上げます。

それでは議事に先立ちまして、塚田国土交通副大臣よりご挨拶を申し上げます。

副大臣、お願いします。

【塚田国土交通副大臣】 本日はお忙しい中、委員の皆様にはお時間を頂戴し、まことにありがとうございます。国土交通副大臣の塚田一郎でございます。私は、風間先生と同じ地元新潟の議席で国会におります関係で、この間、皆様と同じこの分科会の委員を務めさせていただいておりました。

また引き続き、先生方のご指導をいただきながら、豪雪地帯の対策を推進してまいりたいと思いますので、よろしくご指導をお願い申し上げます。

我が国の国土の約5割を占める豪雪地帯においては、著しい積雪が産業活動や生活に与える影響を踏まえ、雪害の防除や地域振興の取組を重点的に進める必要がございます。昭和37年、議員立法によって、豪雪地帯対策特別措置法が制定されて以降、国においても基本計画を策定し、関係省庁が連携しながら、関係施策を推進したところでございます。

一方で、人口減少、高齢化が進む中、高齢者を中心とする雪下ろし等の除雪作業中の事故、集中的降雪時の道路交通への影響など、依然として様々な課題が指摘をされております。またご承知のとおり、昨年の降雪期には各地で大変厳しい大雪となりました。

国土交通省といたしましても、こうした課題を踏まえ、今年の本格的な降雪期に向けて、しっかりと体制を整えてまいりたいと考えております。

本日の分科会は、主に平成29年度以降の施策の実施状況についてご報告させていただいた後、先生方のご意見を賜り、今後の施策の推進にご意見を頂戴していきたいと考えております。

国土交通省としては、皆様のご意見を踏まえながら、関係省庁と緊密な連携のもと、引き続き、総合的な豪雪地帯対策を進めてまいり所存でございますので、関連なご議論を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。ありがとうございました。

**【荒川地方振興課長】** ありがとうございます。なお、塚田副大臣におかれましては、公務の都合で、これにて退席させていただきます。

これから議事を開始しますので、報道関係者の方々と一般の方々の、以降のカメラ撮影につきましても、ご遠慮いただきますようお願いいたします。

お手元の資料の確認をさせていただきたいと思っております。

お手元には、議事次第、委員名簿、座席表のほか、資料が1から2、参考資料が1から5を配付しております。ご確認をいただければと思います。お手元、おそろいでしょうか。

なお、ご発言の際には、お席の前にごございますマイクのスイッチ、トークと書かれています青い色のスイッチをオンにさせていただいて、ご発言の終了後には、また同じスイッチを押して、オフにさせていただきますようお願い申し上げます。

それでは、これ以降の議事の運営につきましても、石田分科会長をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

**【石田分科会長】** 石田でございます。改めてよろしくお願い申し上げます。時間も

ございませんので、早速、本日の議事に入らせていただきます。

まず、本日の議題の第1番目、豪雪地帯対策における施策の実施状況等について、ご説明をお願いいたします。

【荒川地方振興課長】 それでは、お手元の資料1と資料2を用いて、説明をさせていただきます。資料1が、豪雪地帯対策における施策の実施状況など、資料2が、今年1月に開催されました前回の分科会における各委員からのご意見を分野別に箇条書きでまとめたものでございます。

それでは、資料1の1ページ目の目次をお開きください。1、豪雪地帯対策の概要とこれまでの経緯。2、豪雪地帯の現状。3、施策の実施状況の構成になっています。

審議いただく時間を確保するため、ポイントを絞って説明させていただきたいと思いません。

それでは、7ページ目をお開きください。初めに、この分科会における審議の位置づけでございます。豪雪地帯対策特別措置法は平成24年3月に改正された際に、国会において、施策の効果について、3年後をめどとして検証することが附帯決議されました。それを受け、平成27年11月に、この分科会でフォローアップの内容についてご審議いただき、平成28年の3月に衆参の災害対策特別委員会に報告させていただきました。その際、引き続き定期的に施策の状況などをフォローアップしていくこととされ、毎年この分科会に実施状況など内容をご報告させていただき、ご審議いただいていたところでした。

続きまして、10ページをお開きください。現在、豪雪地帯として532の市町村が指定されています。我が国の国土の面積の51%を占め、人口の15%の方々が居住されています。この豪雪地帯のうち、特に積雪量が多い201の市町村が、特別豪雪地帯として指定されています。これは国土の20%を占め、人口の2.4%の方々が居住されています。

11ページをお開きください。3つのグラフを用意させていただきました。豪雪地帯では、人口の減少や高齢化が進行しており、特に特別豪雪地帯では、その傾向が顕著です。

12ページをごらんください。青い棒グラフは豪雪地帯における、赤い棒グラフは特別豪雪地帯における最大積雪深をあらわしています。また、青い四角の点を結んだ折れ線グラフは豪雪地帯における、青い三角の点を結んだ折れ線グラフは特別豪雪地帯における累積積雪量をあらわしています。平成29年度は、例年に比べて積雪が多い年でありました。

次に、13ページをごらんください。平成29年度の各地点の降雪量の平年比をあらわしています。降雪量は、西日本日本海側で平年に比べてかなり多く、東日本日本海側で多か

ったところでは、平均気温も全国的に低く、最深積雪は東・西日本日本海側で、平年に比べ深い地点が多かったところでは、

次に、14 ページをごらんください。平成 29 年度の雪による人的被害の状況をあらわしています。消防庁が公表している資料によりますと、29 年度の雪による死者数は 116 名に上り、例年より多くなっています。

次に、15 ページをごらんください。平成 29 年度の冬期の雪による死亡事故の状況をあらわしています。下の円グラフをごらんください。平成 29 年度に亡くなられた 116 名のうち、屋根の雪下ろしなど除雪作業中の事故によるものが 102 人と、全体の 88% を占めています。このうち 65 歳以上の高齢者が 86 人と、全体の 84% を占めています。

次に 16 ページは、新潟地方気象台における日降雪量の推移と平成 30 年 1 月 11 日、12 日の新潟県内の大雪に関する報道を掲載しました。新潟の中央区でも積雪が 80 センチとなり、通勤、通学に大きな影響が出ました。特に三条市で信越線が長時間立ち往生して、代替のバスなどの用意が滞ったことが、大きく報道されました。

次に 17 ページは、福井地方気象台における日降雪量の推移と平成 30 年 2 月 5 日から 7 日の福井県内の大雪に関する報道を掲載しました。大雪の影響で、国道 8 号に車が 1,500 台立ち往生して、物流にも大きな支障を来したことが大きく報道されました。

次に 18 ページは、函館地方気象台における日降雪量の推移と平成 30 年 1 月から 3 月の北海道南部における大雪に関する報道を掲載いたしました。1 月 12 日に函館で 51 センチ。1 月 30 日に苫小牧で 42 センチの積雪を記録するなど、大雪の影響で交通機関を中心に大きな影響が出たことが報道されています。

次に 19 ページをお開きください。降雪による空き家の倒壊件数の推移と空き家倒壊についての報道を掲載しました。左が石川県金沢市内の空き家の損壊、右が北海道滝川市内の空き店舗の倒壊の報道です。

次に 20 ページをごらんください。国土交通省では、平成 29 年度の大雪を踏まえ、冬期道路交通確保対策検討委員会でご議論いただき、平成 30 年 5 月に中間取りまとめがなされました。従来、道路管理者は大雪時に、「自らが管理する道路を出来るだけ通行止めにならないこと」を目標として対応してまいりましたが、今後は「道路ネットワーク全体として大規模な滞留の抑制と通行止め時間の最小化」を目標として対応する考え方に転換すべきではないかとの提言をいただいたところでは、

次に 21 ページをごらんください。左は平成 30 年 1 月の新潟県内の大雪による、右は 2

月の福井県内の大雪による鉄道被害の状況をあらわしたものです。国土交通省では、交通事業者などに対して、除雪など体制の確保や運行情報の提供などに努めるよう周知しているところです。

以上、豪雪地帯の現状について説明させていただきました。

続きまして、3. 施策の実施状況などについて説明をさせていただきます。

まず、資料2、前回の会議で提出された主な意見のうち、共助の整備の欄をごらんください。除雪作業中の心肺停止など、新たな特徴の事故防止策として、除雪作業に慣れていない地域での対応策も検討すべきではないか。命綱の普及などの施策は命に関わる問題なので、力を入れて取り組んでほしい。命綱は、アンカー設置に対する補助が進めば、さらに普及するのではないか。また、技術的な改善の研究も進めてほしいなどのご意見をいただきました。これらの意見を踏まえまして、順次説明をさせていただきます。

それでは、資料1にお戻りいただきまして、24ページをごらんください。まず、除排雪体制の整備についてでございますが、高齢化が進む豪雪地帯において、雪処理の担い手を確保・育成するため、または除排雪中の安全対策を徹底するため、国土交通省では平成25年度から、克雪体制支援調査により各地の取組を支援しております。平成29年度も、全国の10団体を選定して、各地の取組を支援するとともに、ここで得られたノウハウなどの普及・展開を図っているところです。

25ページをお開きください。取組の幾つかをご紹介します。左上は青森県南部町社会福祉協議会の取組です。全自治会での除雪体制を整備するため、おそろいのジャンパー、のぼり旗などを用意し、未整備地区の住民の共助体制の整備を啓発する取組を行いました。右上は岩手県滝沢市上の山自治会の取組です。行政、業者、自治会、この三者の協働の除雪体制を構築しました。左下は山形県鶴岡市三瀬地区自治会の取組です。酒田市日向地区などの方々にガーデン整備などを手伝っていただくかわりに、冬期に除雪ボランティアに出向く労力交換の取組を実施いたしました。右下は山形県酒田市日向コミュニティ振興会の取組です。水路で転落事故が起きたことをきっかけに、流雪溝のマップを作成しました。

26ページをごらんください。国土交通省では、共助除排雪体制の普及のため、ガイドブック、事例集などを作成するなどして、情報提供に努めております。地方公共団体でも、それぞれの地域に即した除排雪体制を整備するため、独自の取組を実施しています。

27ページをごらんください。山形県では、平成29年度からの山形県雪対策行動計画を踏まえまして、県内の市町村が計画的に実施する取組に対して、雪対策総合交付金という

支援制度を設けて、対応に当たっております。

28 ページをごらんください。秋田県では、共助組織の立ち上げからネットワークの構築に向けて、段階的な支援制度を設けています。また、右側でございますが、青森県青森市では、ひとり暮らしの高齢者世帯の除雪、屋根の雪下ろし、地域の歩道の除雪、通学路の除雪などを手伝ったボランティアに、商品券やバスカードに交換できるポイントを付与する制度を平成 29 年度より始めています。

29 ページをごらんください。国土交通省が自治体に対して行った調査によりますと、高齢者世帯など要支援世帯への支援体制を整備した市町村の数は、豪雪地帯において 351 市町村で、全体の 66%。特別豪雪地帯においては 148 市町村で、全体の 74%になっています。

30 ページをごらんください。アンケートによりますと、共助除排雪体制を整備できている自治体でも、約半分の自治体が、今後さらなる共助除雪体制の整備が必要であると認識しています。また、共助除雪体制を整備できていない自治体でも、約半数の自治体が今後、共助除雪体制の整備がある必要であると認識しています。

31 ページをごらんください。一方で、共助除雪体制の整備の拡充に向けた問題点、課題も挙げられています。国土交通省が実施した自治体へのアンケート調査によりますと、除排雪を実施する人材の不足（担い手の不足）が、最も多く挙げられ、続いて行政の人材不足、財政不足、また地域のコーディネーター不足などが、問題点として認識されています。

続きまして、32 ページをごらんください。屋根の雪下ろしなど除排雪作業は、転落などの危険を伴う作業です。国土交通省では、除雪中の事故防止に向けた対策などについて、ポスター・パンフレットを作成し、周知を図っています。

33 ページをごらんください。国土交通省が実施した調査によりますと、屋根の雪下ろしなどの転落事故防止の注意喚起を実施している市町村は、豪雪地帯で 42%、特別豪雪地帯で 66%。命綱の普及に向けた取組を実施している市町村は、豪雪地帯で 14%、特別豪雪地帯で 27%にとどまっています。今後さらに注意喚起の取組を進めていく必要があると考えております。

続きまして、35 ページをごらんください。国土交通省では平成 30 年度より、除排雪体制の整備と除排雪に関する安全対策の知識や経験を有する者を克雪体制づくりアドバイザーとして派遣する制度を創設しました。この成果を今後フォローアップしていきたいと考えております。

共助体制の整備に関する説明は、以上です。

続きまして、資料 2、前回の会議で提出された主な意見のうち、空き家対策の欄をごらんください。空き家対策といたしましては、雪国の高齢者は、医療機関のある中心部のマンションに移り住み、空き家が増加する要因となっているので、都市政策上、データの把握が必要と思われるなどの意見を今年 1 月いただきました。これらの意見を踏まえまして、順次説明をさせていただきます。

まず、38 ページをごらんください。現行法制度における空き家の除雪、除却、倒壊した場合の取り扱いについて、災害対策基本法や空家等対策の推進に関する特別措置法など関係法令、諸制度において、どのような対応ができるかを一枚の紙にまとめたものでございます。これらの諸制度の細かい内容については、39 ページから 42 ページに記載いたしましたので、本日は省略させていただきます。

43 ページをお開きください。左のグラフは、豪雪地帯における空家等計画の策定状況をあらわしています。平成 30 年 3 月現在、豪雪地帯の 229 市町村で、特別豪雪地帯の 87 市町村で、既に計画が策定されています。右上の表をごらんください。空家等対策の推進に関する特別措置法第 14 条に基づいて、実際に除却をはじめとした措置命令が 21 件、代執行が 11 件、所有者不明の場合の略式代執行が 19 件措置されました。

44 ページをごらんください。空家等適正管理に関する条例を制定している市町村は、豪雪地帯で 236 市町村、特別豪雪地帯で 104 市町村になっています。制定している市町村のうち、倒壊や落雪の恐れがある場合の緊急安全措置を規定している市町村は、豪雪地帯で 73%、特別豪雪地帯で 67%になっています。

続きまして、45 ページをごらんください。平成 29 年度に実際に空家などの除雪 170 件、除却 15 件が実施されておりますが、除雪 170 件のうち 88 件が、条例に基づく措置となっております。

46 ページの右のグラフをごらんください。国土交通省が自治体に対して実施した調査によりますと、空き家の除雪について、除雪された空き家が増加している。市町村が除雪をすることで、所有者が除雪をしなくなる。市町村が除雪しても、所有者不明等で、除雪費用が回収できないなどの問題点が指摘されているところです。

47 ページ、48 ページは、自治体による空き家の除雪、除却、有効活用の事例です。

空き家対策は以上です。

続きまして、資料 2、前回の会議で提出された主な意見のうち、雪冷熱エネルギーの欄をごらんください。豪雪地帯であることを活かすという点で、雪冷熱エネルギーの活用は



非常に重要で可能性があるため、民間業者等に広めてほしいなどの意見をいただきました。これらの意見を踏まえて、順次説明させていただきます。

51 ページをごらんください。雪冷熱エネルギーの利用施設は、主にモノを冷やす「雪冷蔵」と空気を冷やす「雪冷房」の2つのタイプがございます。

52 ページをごらんください。資源エネルギー庁では、民間事業者が実施する雪氷熱を利用した設備導入を支援しています。豪雪地帯においては、平成28年度から29年度にかけて、右の表に示す4件の補助を行っています。

53 ページをごらんください。農林水産省では、雪冷熱エネルギー利用施設などの整備を支援しております。豪雪地帯においては、雪室貯蔵庫、貯雪槽、栽培施設などが整備されています。

なお、54 ページから56 ページにかけては、自治体における施設整備の事例などを掲載しております。

雪冷熱エネルギーに関する説明は以上です。

続きまして、資料2、前回の会議で提出された主な意見のうち、道路交通の確保の欄をごらんください。道路関連データとITと組み合わせることで、現在の自動運転化のトレンドに除排雪を組み込むことも可能性があるため、前向きに進めてほしい。トラック業界はかなりの情報を持っているので、もう少しトラック協会と連携して、確かな情報を得ることを効果があるのではないかと。雪国のどこに行っても人が安全に歩ける環境づくりが重要であり、小さな市町村でも歩道除雪がしっかりできる支援をしてほしい。除雪車が寄せた雪を住民がスノーダンプで流雪溝に入れて処理するなど、共助除雪を支えるインフラとなっている流雪溝の整備を支援してほしいなどの意見をいただきました。これらの意見を踏まえて、順次説明をさせていただきます。

59 ページをごらんください。国土交通省では、冬用タイヤやチェーンなどの準備を万全にするよう呼びかけ、新聞広告、ラジオなどを通じて啓発しております。

続きまして、60 ページをごらんください。豪雪時における除雪計画、広報計画の調整などを行うため、道路管理者、警察、気象台、利用者団体などから構成される情報連絡本部を設置し、関係機関の連携強化を図っております。また日ごろより、集中的大雪時を想定した行動計画の策定を推進しております。

61 ページをごらんください。大雪時においては例えば、従来、1サイクル当たり3時間程度で除雪していたものを、1サイクル当たり1～2時間程度で除雪できる除雪体制を順

次強化してまいります。

62 ページをごらんください。将来、自動運転を視野に入れ、高度化、省力化された除雪車の開発を段階的に推進しております。

63 ページをごらんください。降雪時には、ドライバーへの情報提供・注意喚起として、降雪など気象情報や除雪作業の情報をホームページやツイッターなどでリアルタイムに情報提供しております。そのほかラジオ、情報掲示板を活用して情報提供するとともに、コンビニなどを活用して、情報収集・情報発信を行っております。

64 ページをごらんください。ここにはイメージ図を示しています。過去に立ち往生が発生した箇所などを踏まえ、予防的通行規制区間を抽出し、緊急発表や大雪警報の発表、降雪の見通し、チェーン脱着場などの施設整備の状況を踏まえて、集中除雪やチェーン規制などを順次導入してまいります。

65 ページをごらんください。平成 26 年 11 月に災害対策基本法が改正され、大規模災害時において、道路管理者による、立ち往生した車両の移動などの措置を講じることができるようになりました。今年 2 月の大雪でも、福井県と石川県の県境付近の国道 8 号において、車両移動の措置がとられました。

道路交通の確保に関する説明は、以上です。

続きまして、68 ページをごらんください。豪雪地帯対策特別法においては、特別豪雪地帯において、道府県が市町村にかわって、市町村道の整備ができる特例や、公立小中学校などの施設整備について、国の補助割合をかさ上げする特例が規定されています。平成 29 年度においては、ごらんの施設にこの特例措置が適用されました。

続きまして、69 ページ以降は豪雪地帯対策基本計画に位置づけられた主な事業の実施状況を記載しています。このうち、前回指摘された事項を中心にご報告をさせていただきます。

70 ページをごらんください。大雪の年は、除雪費補助や臨時特例措置などにより、自治体の道路除雪費に対して支援を実施しています。平成 29 年度は 27 の道府県・政令市に対して、国費で 180 億円。258 市町村に対して、国費で 133 億円の支援を実施しました。

71 ページをごらんください。地方財政措置として平成 29 年度は、自治体が行った除排雪対策経費として 654 億円の特別交付税が交付されました。特に甚大な被害を受けた自治体に対しては、平年において 3 月に交付する特別交付税の一部を 2 月に繰り上げて交付いたしました。

少し飛びますが、82 ページをごらんください。前回、観光振興に関するご意見をいただきましたので、スノーリゾート地域の活性化に向けた取組を紹介させていただきます。左は北海道旭川市周辺の市町村によるスキーインバウンドの裾野を広げるため、初心者向けスキーレッスンなどを充実させた取組です。右は、青森県八甲田山系の地域において、初心者にはゲレンデスキーを、上級者にはバックカントリースキーを体験してもらうための環境を整備した取組です。

続きまして、85 ページの右の図をごらんください。過去のこの分科会において、克雪住宅について意見を多くいただいてまいりました。克雪住宅には、ここにお示ししましたとおり、落雪式、耐雪式、融雪式の方式がございます。国土交通省では、このような克雪住宅の整備を助成する地方公共団体の取組に対して、社会資本整備総合交付金などにより支援してまいりました。

86 ページの左上のグラフをごらんください。平成 29 年度に市町村の支援を受けて整備された克雪住宅の戸数をあらわしています。落雪式が 207 戸、融雪式が 138 戸、耐雪式が 111 戸、合計で 456 戸の克雪住宅が整備されました。

続きまして、87 ページをごらんください。前回、高齢者が雪に向き合わなくても済む暮らし方を議論すべきとのご意見をいただきました。豪雪地帯では、住民が冬期間、自宅を離れて居住することができる施設、これは冬期居住施設などと呼んでおりますが、こういった施設を整備している自治体があります。国土交通省の調査によりますと、豪雪地帯では 47 市町村で、特別豪雪地帯では 25 市町村で、既にこうした施設を用意するようになってまいりました。施設数も、平成 29 年度で 89 施設が整備され、毎年増加している状況でございます。

以上、簡単ではございますが、豪雪地帯対策における施策の実施状況を報告させていただきました。よろしくご審議のほど、お願い申し上げます。

**【石田分科会長】** ありがとうございます。

ただいま簡潔にご説明をいただきました。これから、ご意見、ご質問等をお願いしたいと思いますが、宮下委員が退席されるということですので、お願いいたします。

**【宮下委員】** ありがとうございます。長野県第 5 区選出、衆議院議員の宮下一郎と申します。

長野県は、北部は豪雪指定がございまして、私の地元地帯は豪雪地帯指定ではございません。しかし、近年の地球温暖化による気候変動等もあり、何年かに一度、豪雪が起こる

ということもございます。特に平成 26 年の豪雪のときには、山梨県も多くが孤立しましたが、私の地元の長野県南部も孤立状態で、物流が完全にストップするという状態もございました。

そこまでいかないときでも、豪雪はたびたびあるわけですが、そのときに地元の市町村長の皆様からよく聞かれる言葉は、この資料でいいますと、20 ページの大雪時の道路交通確保対策です。ここの真ん中辺、上にあります「自らが管理する道路を出来るだけ通行止めにしたくないこと」から、早目に止めて、早目に除雪して、トータル影響を最小化するという方向に変わったということですが、トータルとして本当にそうなっているのかという疑問がございます。

非常に早く高速道路が止まるために、一気に一般道に車が流れ込んで、大渋滞を起こす。では、高速道路はいつ復旧してくれるのかという見通しも全くないまま、使われない。あれだけの面積がありながら、少なくとも 1 車線プラスアルファぐらいを優先的にかいて、緊急車両を通すとか最低限の物流を確保するとか、救急車、除雪車、そして故障車に対応するための車両等を高速道路ネットワークで行き来させるとか、もう少し高速道路インフラを危機時に有効活用する道はないものかというご意見がありました。

一つは、高速道路インフラを最低限活用する道もご検討いただきたいですし、もう一つは、今言いましたように、ここにも言葉では書いてありますが、残念ながら情報発信がない。いつ降雪が終われば、何時間後には通れるようになる見込みみたいな情報は、一切ないものですから、そこら辺についても、道路管理者の皆様と連携する格好で、情報開示をお願いしたいということでございます。

以上です。

【石田分科会長】 いかがですか。レスポンスしなくてよろしいですか。

【荒川地方振興課長】 今の御指摘は、これまでも各方面からいただいておりますので、これから除排雪の体制の強化ということも踏まえて、今ご指摘いただいた機能が、ネットワーク全体で、できるだけ維持できる取組を進めていきたいと思っております。

【石田分科会長】 余計なことを言うかも知れませんが、私、実はこの冬期道路交通確保対策検討委員会の委員長を仰せつかっておりまして、今年の 4 月に提言を申し上げて、いよいよ本格的な冬が参るわけでありまして、何も起こらなければ良いのですが、大雪になったときにうまく機能するかどうかということを実験に検証して、前に活用していくということが大事だということ、つい先日もこの委員会がございまして、そういうことを確

認させていただきました。

そのほかにも、これまで不十分だった広域の連携とか広域での早期の情報発信ということも大事なので、気象庁とも連携しながら、積極的に頑張っていこうということの方向性は決めさせていただきましたが、いざ降ったときはどうなるかということが不安でもあり、楽しみでもございます。

先生の意見は、またこの委員会に反映させていただきたいと思います。ありがとうございました。

ほかに。

**【風間委員】** 新潟の風間です。ちょっと自分の体験から、今後の豪雪時に関する心構えというか、ご検討いただければというケースをお話したいです。

資料1の16ページに今年の新潟県の1月の豪雪状況が出ております。1月11日、12日、大変な雪が降ったわけですが、実は私も当日、11日の夜、高速道路の上に閉じ込められそうになりまして、非常に危機感を抱きました。高速をおりた15分後に高速が全面閉鎖されるという事態でした。

この日は、このグラフの中にありますように、観測史上第6位の大降雪で、私は自宅が新潟県の上越市というところにありまして、この当日、新潟市内での会合に出席した後、あまりにも雪の降雪のペースが速いものですから、ちょっと身の危険を感じて、早目に帰路についたという状況でした。このときは、おそらく新潟県内に住む皆さんが経験したことのない速さで、雪が降ったと感じています。

したがって、例えばこの交通状況、特に道路状況の渋滞等をできるだけ緩和するためということですが、これはひとえに、事前の気象予報の報道を早く的確に行っていたく以外にないのではないかと感じています。特に我々の仕事、国会議員というのは、1月などは新年会が集中する時期でして、どうしても、義理立てする上でも参加せざるを得ないという状況がありますが、おそらく同じような状況の国民、県民も多いかと思います。そういう中で、気象情報で早目に、大雪で相当のものになるから、できるだけ不要不急の外出は控えてほしいというニュースを流していただくことによって、外出される方々も減ると思いますので、こういった観測史上何番目という降雪時には、それが一番効果のある方法ではないかと思っております。

同時に、このページの右下の新聞記事ですが、信越線が15時間、立ち往生しました。このとき、私の友人がフェイスブックでやりとりしていた投稿を今も覚えておりますが、友

人たちの多くは、我々、自分自身が幼少期、学生時代を豪雪地帯で過ごしたもので、この程度の雪でJRが立ち往生するということは、私たちのころにはなかったよねという投稿が相次ぎました。私は自分が高速で遭難しかかりましたので、いや、あのときの雪はちょっと違うぞというような投稿をしましたが、実際のところ、JRの対応として、例えば30年前、あるいは40年前の豪雪時の対応と、この15時間半、立ち往生したときの対応に何か違いがあったのかどうか。多分、私は30年、40年前でも、あの降雪ではなかなか対応できなかっただろうと思いますが、その辺もまた国交省として、何かの機会にご検討いただければありがたいと思っています。

以上、2点です。

【石田分科会長】 よろしいですか。

【荒川地方振興課長】 ご指摘ありがとうございます。その点につきましては、私どものほうでも、関係部局にお伝えして、検討していただきますようお願いしたいと思います。

私も個人的な感想ですが、三八、五六の豪雪のときの記録とかを、私も福井県に赴任したことがあり見ておりますが、やはり鉄道も、そのときはとまって。ですが、道路がまだ、昭和38年の頃はそんなによくできていませんでしたので、まずは鉄道の復旧を第一に考えて、市街地に降った雪の排雪なども、鉄道車両を使ってやっていたというような記録を見た記憶がございます。社会の状況がちょっと変わっておりますが、その辺も含めて、どういった対応が今後、必要になるかということに関係部局のほうにお伝えしていきたいと思っています。

【風間委員】 よろしくお願ひします。

【石田分科会長】 ほかにいかがでしょうか。

【本多委員】 北海道の衆議院議員の本多でございます。2点質問と2点意見を言わせてください。

今、風間委員からのお話があった信越線の15時間半の話ですが、私もすごく衝撃的な、あれが今年だったと、今、思っていますが。電車がとまったこと以上に僕はショックだったのは、バスが、救助が来なかったということです。結局、誰が悪かったのかというのは、きちんと結論が出ているのでしょうか。場合によっては命にかかわっていたような気がするもので、ちょっと確認をしたいと思ひますし、とまるどころまではあるかもしれないですが、助けが来ないで閉じ込められる15時間というのが、あり得ないとあのとき思った記憶があ

るので、ちょっと教えていただきたいのが1点。

それから2点目。20 ページで、冬期道路交通確保対策検討委員会の委員長が今日、先生が来ていらっしゃるということですが、私、さっきの説明を聞いていて、3の「これまでの考え方」を大きく変えていますよね。「自らが管理する道路を出来るだけ通行止めにした」ということから、新しい考え方にしたという、もうちょっとここを詳しく説明をしていただきたいなと思います。

まず質問から、2つからお答えいただければと思います。

【石田分科会長】 どうぞ。お願いします。

【荒川地方振興課長】 すみません。1点目の責任と、どういった体制の不備があったのかということにつきましては、ちょっと今日、担当者が十分答えられないので、後日また委員のところにお伺いして、ご説明をさせていただくという対応をさせていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

【本多委員】 じゃ、お願いします。

【荒川地方振興課長】 あと、この道路の。

【石田分科会長】 僕から。恐れ入ります。これまでは、止めるということは、道路管理をする者にとっては、どうも恥ずかしいという思いがあって、必死で除雪、除雪なのですが、最近の雪の降り方というのは、ご案内のように大きく変わってきてまして、どれだけ頑張っても、とまってしまうこともあると。その背景には、先ほど風間先生もおっしゃいましたが、雪が降っても日常生活の、あるいは日常の物流等の動きにほとんど変化がない。雪が降りそうだが大丈夫だろうと、行ってしまうということもございまして、何とかもっている間は良いのですが、何かの拍子で大型車がスリップして動けなくなって、どんどん車がたまっていきますと、回復するのに相当時間がかかる。現実には3日とか4日かかったりするわけですね。

そうならないためにも、除雪を効率化するため、あるいは救援をうまくやるためにも、ある程度、今後、本当に危ないなといったときは、申しわけないけれど、あらかじめストップします。それで被害を最小限に食い止めましょうと変更しましょうということを提案申し上げたものです。

ところが、本当に難しいと思っております点は、そういう勇気のある決断をどういうタイミングで、誰がどうするのだというところが、まだ。原則論はあるが実践論がないので、そこをこれから詰めていく。経験を積み重ねながら詰めていくという大きな作業が残って

いるのではないかと私は思っております。

【本多委員】 考え方はわかったのですが、石田先生のこういうご意見を国土交通省はどう受けとめているのですか。そのとおりだということで良いですか。

【荒川地方振興課長】 そういった考え方について、そういった方向で対応を考えていきたいと考えております。

【石田分科会長】 どうぞ。

【本多委員】 そうすると、その勇気ある決断をするのは、国道の場合だと道路局長と、その地域の国土交通省の方であることが多いということで良いですね。

【荒川地方振興課長】 基本的には、直轄の国道であれば、直轄の国道の事務所長。当然、それは地方整備局長、本省の道路局長とも相談して、場合によっては大臣ともご相談させていただいて、決定をしていくということになってくると思います。

【石田分科会長】 はい。

【本多委員】 ということは、もう冬が迫っているのです、せっかく良い提言を学者の先生からいただいて、ここの大きな転換というのは多分、相当抵抗あると思いますが、それはきちんと、やるなら徹底したほうがいいのではないかと意見を述べさせていただきたいと思えます。

【石田分科会長】 どうぞ。

【風間委員】 今、本多委員が最初にご質問された三条市の件、誰に責任があるのかという。たまたま当時、地元にしたものですから、国交省の説明の前に事前のご説明を一言させていただくと、これは雪に責任があったというのが、私の理解です。人ではなく、雪。

この16ページの記事の写真をごらんいただくと、おわかりいただくかと思いますが、実は信越線の沿線は全部、田んぼです。道路がありません。細かな道路はついています、農道です、大量に短時間に雪が降った場合、この農道の除雪もできませんし、そこを救助の車が通るだけの復路を確保するまでに、まず時間がかかります。そのために救援が遅くなったということです。

この当時、ちょうど受験生がこの電車に乗ってしまっていて、15時間閉じ込められたので、相当憤りもあったと思うのですが、保護者を含めて、JRに対しては、強いクレームというのはほとんど起こらなかったと聞いています。その理由というのは皆さん、この周辺の様子がよくわかっていたからということだと思いますが、また国交省は国交省で、別の理由が把握されているかもしれませんので、とりあえずそこまでご説明させていただきます。



【石田分科会長】       どうぞ。

【本多委員】       委員同士でやり合っても、しょうがないですが、あんまり温かく見ないほうが良いのではないかなど。やっぱり 15 時間というのは、僕は、どんな事情があっても、雪のせいだからというのはわかるが、場合によっては薬が飲めなくて体を壊す人とかいろんなことが起こり得る。命にかかわると思うので、後できちんと教えてください。

【石田分科会長】       ほかにいかがでございましょうか。お願いいたします。

【山尾委員】       私の知っている範囲の情報で、なぜ雪国で電車がとまるのか。昔はとまらなかったと言いますが、車両の軽量化ですね。関東で使っている車両と同じようなものが、雪国にも配置されているということ。昔は大変重かったのも、重い車両がラッセルしていったのです。新庄も真室川地域が、電車がよくとまります。駅長も、電車の底をスコップでかき分けて、それで出してくる。数時間とまるということ、よくある。1 日中とまるということも。

駅長に聞くと、それは車両の軽量化だということで、昔とは今では違うということ。電車は昔、石炭ですので、先頭車両が重い。今は電化になっていますので、都会の電車が走っていると考えてくださいというふうなことがあります。

それから、全国市長会の中でも問題になったのが、高速道路をいち早く止めて、その区間を早く除雪するという事が効果的であろうと。高速道路というのは、戻れないのです。代替路線ができないのです。一般道であれば、ある程度のところへ行くと、Uターンして戻っていくとか、次の道路がありますが、高速道路に入るととまってしまうと、先頭の車両をどけるまで排雪できないのです。ですから、4車線のところは良いのですが、2車線道路の高規格道路になりますと、もう入れない。向こうにも行けない。来た道も戻れないということがあるので、ある程度の期間は、10Km とか 15Km は早急に除雪して、流れをよくしたほうが良いと。

一般道はどこか代替路線を持っていますので、Uターンしたり、あの道のほうがもっとあいているなというようなことは、運転手の方がかなり情報を持っています。しかし、一旦、高速道路に乗ると、出口まで何キロも戻れない。この問題があるので、ある程度、インターチェンジの区間はしっかりと除雪したほうが、より早くスタートするだろうというのは、全国市長会の検討の中で、そのように言われております。

【石田分科会長】       ありがとうございました。

高橋委員さん、いかがですか。

【高橋委員】 私からは、道路の除雪とか、あるいはJRの関係とか、北海道も前回の大雪のときは最長で3日連続で運休するという。冬こそJRといったCMなどが北海道は随分流れていたのですが、それがもう3日も運休してしまうということで、JR北海道の対応も、いろいろと課題があったなと思います。

昨年、本市では、1年間を通じて、1,353cmの累積の雪が降りました。最高の積雪深で155cmでした。それで、実は春先にこの雪がなかなか解けづらくて、そのまま残っていたのと、加えて気温が上がったこと。さらには大雨が降ったといったような条件が重なって、市が管理する河川でアイスジャムを起こしまして、この時期には極めて珍しい床上浸水が10件、床下浸水が7件の災害が起きました。

これは3月上旬でしたが、市もいろいろと注意をして、パトロールには回っていたのですが、これまで夏場の河川が氾濫したところを中心にパトロールをしていて、40カ所、50カ所ぐらいある河川の注意箇所も、なかなか回り切れてなかったということから、全く想像もしていないところから水があふれ出したと。アイスジャムという言葉も、大変申しわけなかったのですが、認識はあまりなかったのです。それから、地域住民の方々も、こんな時期に水害が起きるなんて思ってもいないから、災害に対する意識というものが、季節によって随分違っていたと。特に春先で、情報を流してはいたのですが、なかなか情報が伝わってなかったということがありまして、そういう被害が広がってしまったということでございます。

それで、私どもとしましては、雪防災意識社会の構築というものをさらに推進していかなくてはならないと思います。今回の計画の中にも、いろいろと防災意識という部分で、ソフト事業など様々な取組も行われている事例もありますが、雪防災意識といった意味では、地域の方々が、河川には雪を捨てちゃだめですよとか、あるいは、お互いに地域で協力しながら除排雪していきましょうというようなことを含めて、どのようにしたら被害に遭わないだろうか。吹雪のときは不要不急の外出を控えましょうとか、高齢者がここに住んでいるから、こういったことで、みんなで見守っていきましょうという社会をどう構築していくかということが、まずは大事な事かなと思った次第でございます。

いずれにいたしましても、今回のこの計画の中にも、そういったことは、ところどころ触れており、深掘りして見れば見えてくるのかもしれませんが、ちょっと見えづかったもので、発言をさせていただきました。よろしくお願いいたします。

【石田分科会長】 いかがですか。

【荒川地方振興課長】 確認ですが、アイスジャムというのは、春の融雪の際ということとで…。

【高橋委員】 はい。

【荒川地方振興課長】 わかりました。3月に気温が急に上昇したときに増水を起こすということは、北海道だけではなくて、本州方面でもところどころ発生している状況でございますが、そういったものを天気予報などでは一定、注意喚起をしていると思いますが、住民の方々の意識がどこまでいっているかということについては、まだ私も、この中で調べておりませんし、今後、その内容について、少し情報を集めていきたいと考えております。その上で、どのような対応ができるかということについて、検討してまいりたいと思います。

【石田分科会長】 どうぞ。

【山尾委員】 いろいろな対策で、共助体制、超高齢化社会の問題が出てきて、作業員の確保など、ここ10年ぐらいは可能とは思っていますが、それ以降のことを考えると、作業員が完全に不足すると思っています。除雪機のオペレーターの自動化などが、恐らくこれから入ってくるだろうなと思って。どこまでできるかわかりませんが、80歳過ぎた人たちが、もう屋根へ上れないという人たちが出てきているので、あと20年、10年ぐらいすると、その対策としては、やっぱり屋根の融雪装置。もう一つは、融雪装置はランニングコストがかかるというふうなことで、導入が減ってきていると。切実な部分が雪国にはありますので、冬期における電力量の軽減策とかそういう導入策を早目に計画していかないと、屋根雪を乗せっ放しにしていることが不安で、施設に入ったほうが良いということで、また除雪する人がいなくなるということになってくるのではないかと。

再生エネルギーが入ってきて、電気代が相当高騰してきているので、融雪装置を貸与していても、年間何千円という単位でも遠慮するということになってきています。今、融雪マットなどを提供しながら、高齢者に活用してほしいなと思っているのですが、電気代の高騰により遠慮するというふうになっているのです。その辺は国の政策の中で大きく、電力料は冬期、豪雪地帯においては、半額しますよということとかを、太陽エネルギーだけ、どんどん進めて地域破壊するのではなく、そのようなこともぜひ検討してもらいたいなと思います。

それから、まちの中は、どこでも道路が見えるまで除排雪しています。これだけの車社会ですので、車の交通ができないということは物流、命の道路になりますので。そうする

と、11トントラックにロータリーで排雪をしながら、何台も何台も毎日毎日、行き帰りするわけですが、そうしますと、道路が傷んで大変なのです。

また、去年、話させていただきましたが、流雪溝は地域の活性化、地域のコミュニティを育てるという意味では大変良い。流雪溝のお金を出すと、今度は道路のオーバーホールが、オーバーレイができないということで、財源が不足してくる、さらには公共施設の長寿命化ということで、山積みになってきている中で、雪における道路の、凍上災も去年はかなり冷えたのですが、10度以下が何日以上続かないと該当しないということで、地域にとっては、道路の陥没とかパッチワークが増えてきているということで、大きな悩みになっております。

ゲリラ豪雨があるように、今、ゲリラ豪雪もありますので、一律に気象庁が発表するところ、山形県は全部で幾らだろうと。今回、私のところも記録の大雨で、災害になりました。山形県の南部は一切降らないので、ダムはゼロダムで、降っても50cmです。8月、2回豪雨が来て、最上川があふれているのですが、雪もそういう状況になっているということで、集中的にやらずにちゃいけないということで、道路の行き来ができなくなるということは、排雪ができなくなるということもありますので、地方にとって、財源の確保というのは非常に悩ましいところがありますので、ぜひご検討いただきたいと思います。

電気の融雪装置への一つの支援体制として、全国的にやれないか。電力料金を半額にする等すれば導入しやすくなる。そして融雪を図っていく。

もう一点は、公共施設がどんどん増える中で道路あるいは除排雪にかかるお金が非常に増えてきている、道路が傷んできているというようなことについても、ご支援いただければと思います。

以上です。

**【石田分科会長】** ありがとうございます。

いかがですか。では、南委員からお願いできますか。

**【南委員】** 私のほうからも3点ほど申し上げたいと思います。

1つは、共助による除雪体制の構築ということで、テーマに掲げられているところですが、これにつきましても、これまでいろんな取組を進めていただいておりますし、地域のほうでも、それぞれのところで試みが続けているところかと思っております。そういう中で、アドバイザー派遣制度をつくっていただきまして、非常に助かるところかなと思っておりますが、その中で除雪の問題ですから共助にかかわることというのは、地域ごとの気象条件や地形

という自然条件や社会の文化、人と人とのつながりのあり方など、そういうものに非常に大きく左右されるところもあると思います。

特に地方部におきまして、そうした集落や人口の少ない町々におきましては、そうした特殊な事情もあろうかと思しますので、ぜひそのあたり、地域と一緒に取り組んでいただけるようなローカルルールをつくったり、そのローカルでのやり方を、地域を育てる形で支援いただきますようお願いできたらと思います。

また、道路交通に関することもテーマとして挙げられているかと思いますが、先ほど来、委員のほうからも出ていますが、自動化、ICTの活用と、前回も意見として申し上げましたが、時代の流れもございますし、地方部において、どうしても人口減や少子高齢化という閉塞感がある中で、そうした新しい技術による克雪というのが進められることは、一つの地方、特に雪国における将来への可能性というか、夢づくりをしていくように思いますので、ぜひこのあたり、力を入れて、モデル事業など立ち上げていただけたらと思いますし、雪国でのそうしたスマートシティの実現、モデル事業化等を実現していただけますと、注目も浴びて、一つの可能性を見られる事業になっていくのではないかと思いますので、またご検討いただけたらと思います。

もう一点、60ページにございましたタイムラインの件です。今、こうした形で、より具体的な大雪に対する対応。集中的、突発的な豪雪に対する対応というものが組み込まれているかと思いますが、ぜひこのあたりも、地元建設業等との連携、あるいはその地域ごとの主体と一緒に、例えば学校とか消防・防災の組織等、自主防組織、町内会等、そういうところの主体と組みながら、このタイムラインをつくって対策を実現できるような、具体化に向けて、ぜひ取組を進めていただけたらなと思います。

以上3点ほど、お願いいたします。

**【石田分科会長】** ありがとうございます。

では、隣へ移りまして、福原委員、お願いいたします。

**【福原委員】** 先ほどから、いろいろ出ていまして、まず集中除雪のお話があったかと思いますが、私も平成26年のときに長野の豪雪の調査に行かせていただきました。

何が問題になったかという、一旦、車がとまってくると、早い段階で車が通せれば、渋滞の距離、車両の数が減るのは、これ当たり前の話でして、それをいかに減らしていくのかということだろうと思うのです。

昨年度も、鳥取の大雪もそうでしたし、福井の大雪もそうですし、長野もそうだったの

ですが、高速道路と国道が並列しているところで、大概起きているのですね。それは、高速道路を先に止めてしまって、車がおりにきて、短時間の間に国道がもうパンクしてしまうという状況にあるわけです。今はもう、いろいろなところで言っているのですが、高速道路さんと国・県の持っている道路の間の情報共有をきちっとして、では、いつ高速道路を止めますよ、ですから、こういうふうに流しましょうといった、異なる道路管理者の間での情報管理のあり方のところを考えていく必要があるのではないのかなと思った次第です。

では、集中除雪をするのにいつ止めるかという話なのですが、本当に難しい話だろうと思います。どういったものを挙げるかというと、降雪量もあるでしょうし、メカニズム的な形でいいますと、スタックがどうしても渋滞の原因になってしまうわけです。ですから、スタックがどういう状況で起きるかというふうなところをきちっと把握する必要があると思うのです。今、雪がこれだけ降りました。圧雪が進みました。そうしますと、例えばすべり摩擦というものがありますが、すべり摩擦がすごく低下しました。このくらいの値以下になってくると、もう滑って進まなくなりますというふうな条件といった事は、ある程度調べていこうと思ったら調べられるので、何らかのそういう科学的な根拠をバックボーンに持っておいて、ですから止めますよ、という条件というか、そこら辺の点を考えていく必要があるだろうと思います。

トータルとしての通行止めの時間の短縮という言葉が出てきたのですが、これについても、例えば過去に降りました大雪に対して、どこで何台ぐらいとまったということがわかっていると思うので、その過去の降雪に対して、例えばこういう時間帯で強制的に車を止めて、集中除雪を行いました。であれば、どれだけ時間が短縮されましたかという、机上でもいいと思うのですが、そういった数値を出してあげないと、皆さん、集中除雪をしても効果があるのかと疑われるというところは当然かなと思います。

では、その点をどういう観点から考えるかというと、今まで幸いなことに人命にかかわる事故というのが起きておりませんが、車の中でもエコノミー症候群とかありますし、救急車等の緊急車両が通れないということによる二次的な災害という点もあるので、そういった人命の点からも集中除雪をするのだということです。

それから最近の論文にも出ていたのですが、もちろん時間を節約できるという点もあります。時間が節約できるということは、例えば除雪車におきましても、あるいは渋滞に巻き込まれた車におきましても、ガソリンが足りなくなる、少なくなるというのはあります。

そういった燃費とか経済性とか環境負荷というふうな点からも、かなり好ましい点が出てくるかと思うので、そういった幅広い観点から、集中除雪が重要であると考えていく必要があるのではないのかなという気がいたします。

ちょっと長くなりますが、先ほどありました屋根雪の処理です。これは非常に難しく、電気の話も出てきましたが、非常にランニングコストがかかります。私も個人的なことですが、電気を使わなくても屋根雪の処理ができる方法はありますが、その責任をとったり、メンテナンスをしたりするということになりますと、いろいろな業者が組んでやらないと、屋根雪の処理は非常に難しいわけです。

安全装置が今、だんだん普及してきましたが、これも7～8年ぐらいかかっているわけです。そういう装置づくりに対しても、それだけかかるのに、屋根雪の設備という形でいきますと、電気を使わなくても落とせますが、それを完全にビジネス化していくところには、非常に高いハードルがありまして。それは集団で組んで、先ほど南委員のほうから言われましたようにモデル化をして、ではどんな効果があるのかということを見ていく。私が思っているのは、総合的に雪処理という問題をやっていくときに、ここに出ていきましたが、土木研究所、それから防災科研が入ってくるのは当然の話です。この文章化されている中に、総合的にそういう調査研究を進めていきたいと思いますと書かれてあるので、総合的という意味を考えれば、関連学会との連携とか協定を結んでいただいで進めていく。実際にそういった災害につきましても、今まで学会と防災科研とか土木研究所とかと一緒に活動もしているわけですから、技術開発という側面で、調査研究プラス技術開発研究という形のものも進めていくというふうに持っていただければという感じがいたしました。

ちょっと長くなりました。

**【石田分科会長】** ありがとうございます。

木場委員、何かございますか。どうぞ。

**【木場委員】** ありがとうございます。初めて出席します木場でございます。よろしくお願いたします。私自身は、豪雪地帯とあまり縁があるわけではございませんので、どちらかという、今日はこういった現状、課題、対策についての感想めいたことが多くなるとは思いますが、よろしくお願いたします。

まず、自治体の長の皆様や、先ほど風間委員からもありましたように、どうも今、これは雪に限らず、西日本豪雨、あるいは大型化された、それから頻繁化する台風等々、想定

を超えたことが起きていて、これらは将来的には、一般的なことになり得るととらえて対策を打たなければいけない、という過渡期にあるのかなという感想を持ちました。

それから豪雪に関しては、少し話がずれますが、私が非常に印象に残っているのは、平成 26 年でございますが、徳島で大雪が降って、大変な数の民家が孤立したことがございました。ああいうときに、徳島は今回の豪雪地帯に入りませんが、予想もしないところで雪が起きたときにはこういったすばらしい資料、対策等々のノウハウを共有できる環境をぜひつくっていただきたいと思いました。

それから、ご紹介の中で、こういった豪雪地帯に指定されているのが、国土の中の半分もあって、また住まれている方は 15%に当たるという数字をいただきました。であるならば、残りの住んでいない、私のようにあまりかかわりを持っていない 85%の方々に向けて、こういったことのご理解、広報をしていくというのが、この委員会の非常に大きな役目ではないかというふうにこの委員会に出席して思っております。そういった中から、ボランティアとか、手助けをしたいという若者が増えていくことも必要なのではないかと感じました。

またご報告の中で、除雪作業等をしているときの被害者の数に驚きました。亡くなった方が 100 人以上もいるというのは、本当に驚くべき数字で、痛ましいことだと思います。あわせて、けがをされた方は、その 10 倍以上の 1,500 人以上いる。重傷、軽傷わかりませんが。重傷の方もかなりいらっしゃると思いますが、こういった方々がいるということと、それから被害者の 8 割以上が 65 歳以上、高齢者ということ。このあたりを考えますと、なるべく高齢の方を屋根に上げないようにするためには、こういった人的な支援が必要なのか。今、いろいろな施策をなさったりとかアドバイザーを育成したりとか、様々なことをなさっているようでございますが、これから高齢の方が増えていく中こういったこと対策は、ますます大変になってくると思います。これも大きな課題であり、対策として力を入れていただきたいなといった感想を持ちました。

それから、最後に皆様からお話ありましたが、コミュニティのつながり、きずなということ、また見直さなければいけない時期だと思いました。ややもすると、流れとしてプライベート重視、個人情報重視の世の中になっていますから、隣近所の名前も顔もわからないというのが、都会のマンションなどでは多くなっています。私自身は震災のときに、私のマンションでいうと、同じエレベーターを使っている 24 軒、被災して一緒に助け合うという中で名前も顔も携帯も把握してまいりました。また、ちょっとした工夫で隣近



所とのつながりというのもつくれると思います。わざわざこの国の委員会で言うことではないですが、子育てをしているときに引っ越したときに、小さな300円ぐらいのハンカチを両横、上下、それから大切なのは斜め上、斜め下のお宅に持っていくと、大変感動されまして、学童保育の迎えなど息子の面倒をたくさん見てもらった経験もあります。ちょっとした声かけが大切で、災害があったときに隣の方にちょっと一声かけるとか、あそこはお年寄りがいるぞとか、ちょっと足の不自由な方がいらっしゃるぞとか、そういうふうなコミュニティのつながりを今一度見返して、そして強固にしていくということが、これから雪に限らず防災に対応するときには、大事なのではないかなという印象を持ちました。

最後に一つだけ、すみません。質問でございます。87ページにありました冬期居住施設ということについてでございます。今、浸透度が10%前後のようでございますが、命を守るという部分で、すばらしい取組が始まっているなという感想を持ちました。一つだけ伺いたかったのが、この方々が、気になっているのが雪の中に置いてきた自宅のことではないかと思ひまして。この管理というか、維持というのはどのようにしてらっしゃるのか。つまり、気になって仕方ないようですと、せっかく避難しても、なかなか過ごすのは快適でないと思ひまして。置いてきた家に関しては、どういうふうにしてらっしゃるのかなというのをひとつ疑問持ちましたので、もしわかるようでしたら、ご回答お願いいたします。

以上でございます。

**【石田分科会長】** 質問がありますので、お願いします。

**【荒川地方振興課長】** 全ての方々のご自宅について把握しているわけではないですが、こういった取組をしている自治体の幾つかのところでは、ボランティアの方々が、もとの自宅のほうに行っていて、例えば屋根の雪下ろしとかそういった活動していただいているところもあります。でも、全部やっているわけではございません。

以上です。

**【木場委員】** ありがとうございます。

**【石田分科会長】** 私からもちょっとご意見を申し上げたいと思うのですが、冬期の道路について多数のご意見をいただきましてありがとうございます。この委員会での検討にも大いに役立たせていただきたいと思います。ありがとうございました。

この委員会、これまでは主として幹線道路中心で議論していたのですが、幹線道路だけで、本当に大丈夫だろうかという、そんなこともないわけで、生活道路のほうがより深刻な問題を、委員の方々ご指摘のように、これから超高齢社会、人口減少ということが起

こっていく中で、非常に大きな深刻な問題になるだろうと。山尾委員は、10年たつともう、だめなのではないかということをおっしゃいましたが、そういうおそれが本当にあると思うのです。

そうならないためにどうするかということをごきちんと考えるということが、非常に大事な事だと思っております。そのときに、従来、インフラというと、道路施設とか公共施設とかという施設だけだったのです。それも大事なのですが、それ以外に人的なもの、ボランティアさんにごどういふふうに入ってきていただくかという意味でのインフラとか、実際に除排雪で頑張られる地域の建設業の方も、本当に大事なインフラでありますので、そういうことをごどうするかとか。

あるいは、狭い意味でのインフラでいいますと、暫定2車線区間と4車線では大雪時の対応の効率化、柔軟性という観点から全然違いますし、あるいは一般道路でも、多少の堆雪帯があると、随分、除雪排雪も楽になりますし、結果的に費用削減にもなりますので、そういった意味での新しいインフラのあり方。その中には当然のことながら、流雪溝ということも大事だと思いますし、あるいは、自動化というのはなかなか難しいと思いますが、最近、乗用車でもサポートカーと言われる、前で車間が詰まったら、勝手にブレーキ踏んでくれる、完全自動ではないものの、いざというときには人間がついていて、どこかふつと押すととまるとか、そういう機能だけあって、かなりの部分、簡単なところは自動運転をしてくれるという簡易なサポート的な小さな除雪機みたいなものが、こういうところが主導されて、技術開発が進むようになっていけばいいと思います。そういう意味でも、いろいろなインフラがありますので、そういうことの重要性をぜひご指摘申し上げたいと思ひまして、発言させていただきました。

一通り、委員の方々からご意見いただきましたので、何かレスポンスがありましたら、お願いしたいと思ひますし、それを踏まえて、まだ時間も十分ありますので、もし時間が許せば、さらに議論を深めてまいりたいと思ひますので、レスポンスをまずお願いいたします。

**【荒川地方振興課長】** 様々な意見をいただきまして、ありがとうございます。学識の先生方からは、地域地域でそれぞれ状況が違ふというご指摘いただきまして、私どもも、その点については、なかなか全国一律の対応というのは難しい状況にあると認識しております。そういった意味では、それぞれの地域で、それぞれの地域に合ったやり方を工夫していただくというところに、ごどういふ支援ができるかなという観点から、今後とも支援を

進めていきたいと思っています。

さらに、昨年の雪は、豪雪地帯または特別豪雪地帯に指定されているところでも、前の年、その前の年、雪が少ないときがありまして、去年、急に降ったので、対応の体制とかそういうのが、雪が降る地域と指定はされているのですが、実際に準備ができていない、または、準備ができていない心づもりでいるのですが、中心となって活躍していただいた方々が段々と高齢化していっているという新たな雪国の状況というのが出てきていると思っております。

そういった意味では、先ほど市長のほうからご指摘いただきましたが、実は山形だけではなく、中国地方、北陸地方の市町村長の方々からも、本当にこれからの5年後、10年後の除雪体制制度をどうしていくかということのお悩みは、私どもも受けておりますので、そういった社会状況の変化に対応しての今後の雪国対策ということも、今日ご議論いただいた内容を踏まえて、検討させていただきたいと思っております。

あと、これはなかなか私、今日、簡単にお答えできないですが、昨年降った雪の降り方というのが、従来とはちょっと違った雪の降り方。昔はこういう雪もあったのかもしれませんが、そういった雪の降り方に私ども行政として、どういう対応ができるかという観点も、気象の専門の方々とも相談していきながら、検討していかなければいけないかと思っております。

以上、ざっくりとお話しさせていただきましたが、そういった観点で、今後とも対応策を進めていきたいと考えております。

**【石田分科会長】** いかがでしょうか。何か。どうそ。

**【本多委員】** 先ほど質問2つとあって、意見を言えなかったもので、2つ意見を言わせていただきたいと思えます。

残念ながら、去年と同じことを2つ言いたいです。命綱で屋根からの転落を防ぐという施策についてなんですけど、33ページを見ていただくと、残念ながら、取り組んでいる市町村も全然増えていない。これ、取り組んだとしても、高齢者の個人まで、市町村が例えばこのポスターをつくったり、パンフレットつくったって、命綱なしで上がってしまうおじいちゃんはいるわけです。だけど、その市町村の取組さえこんな低いパーセントで上がっていないというのは、命にかかわることなので、こういう施策が要ると思っているなら、もうちょっとちゃんとやったほうがいい。そういう方向ではなくても防げるという事だったら、それはもう一気に屋根に電熱通す補助金に行くのかわからないですが、とにかく100

人以上の方が亡くなっているという事は重い事実なので、ぜひここは、この委員である以上、毎年ウオッチをして、言っていきたいと思います。

全然、話が違うのですが、私、前、与党のとき、自殺者の問題を担当してしまして、3万人割れを何とかやろうということをやっていました。いろんな施策をして達成して、意地悪言う人は、2万9,000人自殺していいのかとかいう人もいましたが、一つの目安として頑張ってきた経緯があるのです。

そうすると、皆さん、雪で亡くなる方の数、14ページですが、結局、いろんな政策やっているのだから、やっていないのだから、雪の量に応じて、ずっと100を行ったり来たりしている。きちんと対策、国土交通省という立派な役所で、こういう担当の方がいて、残念ながら、これ減っているという感じではない。

ただ、自殺者だって、すごく大きな壁だったのですが、いろんな対策をして。景気とかいろんな状況もあるのですが、変わりました。単に雪で増減しているだけだと政策効果というのも出ないと思うので、目標100でも80でも良いのですが、例えばマスコミにも、木場委員もおっしゃっていましたが、この数を知るとショックなので、冬の初めでも、去年は何人亡くなっているから、今年は減らす努力をしましょう、という呼びかけを、逆にこの死者の数でびっくりさせて、世論を喚起するというようないろいろな方法をとっていただきたいと思っています。

2点目が、去年と同じ55ページの雪冷熱エネルギーの話を。ちょっと質問になってしまうのですが、折れ線グラフを見ると、すごく伸びているようにも見えるのですが、要するにこの広い日本で、1年間に5件とか9件増えているだけということです。本当にやる気があってやろうとしている政策で行っているのかというと、一生懸命やるなら、毎年増える件数が増えていくということにならないと、単に年間これぐらいが、政策を実施してもしなくても増えるのではないかという感じがする。

これは予算が足りないのですか。予算はついて消化されて補助金や交付金、それはどうなっているのかという事を教えていただきたい。僕は一生懸命やるべきだと思うのですが、教えていただきたいのとお願ひ、両方です。

【石田分科会長】 お願ひいたします。

【荒川地方振興課長】 まず、昨年も同様のご指摘いただきまして、15ページでございますが。私どもも、昨年116人という死者数をできるだけ減らしたいと考えておりまして、実は15ページを見ていただくと、屋根の転落というのが33%ということで、一番多くな

っておりますので、委員ご指摘のとおり、ここについての命綱の着用といった対策について、より周知を図っていきたいと考えています。

具体的には、自治体にお願いはしているのですが、言われるように、まず自治体にお願いで、いろいろな普及啓発を図るということと、それがまた住民に届くというところは、ちょっとスパンがあるので、私どもでは、例えば天気予報を行っておられる方々に、こういった雪、気象とは直接関係ないわけですが、そういったところからダイレクトに住民の方々に情報提供できるアプローチができないかということは今、少し模索を始めているところです。その成果については今後、機会があれば、お話をさせていただきたいと思っております。

15 ページで、屋根からの転落という事故と、もう一つ、去年の大雪のときにこういう傾向が、もしかしたら見られるのかもしれないですが、発症というのが 18 人出ております。これ、よく見ていくと、去年のこの委員会でもご指摘があったのですが、どうも中山間地で亡くなられる方もおられるのですが、実は町なかで発症を起こす方がおられます。これ、消防庁にも確認して、いろいろやっているのですが、統計データで、それぞれ消防署で書いていただいているので、その追跡はちょっと限界があります。はっきり言って、私どもでは原因が把握し切れていません。ですが、どうも関係としては、あまりふだん雪かきをしない平地に住んでおられる方が、外出されて雪かきをしたり、運動されていなかったり、寒くなって、脳卒中とかそういった発症を起こされているのか。それとも、いつもやっているが、雪の量が多いので運動量が多くなって限界を超えてやられていて倒れるのか。その辺の分析をして、発症の部分の対策もこれから講じて、死者数を削減するように努力していきたいと考えています。

もう一つは、雪冷熱エネルギーの利用施設の普及でございますが、こちらについては、ここにやった例しか書いていないので、これから普及が右肩上がりというのではなく、こういう右肩上がりのカーブを描いていくのに、どういうことが原因になっているかということについて、分析できるかどうかわかりませんが、私どもとしては、そういった原因について、これからトライをしていきたいと考えています。

**【石田分科会長】**      どうぞ。

**【山尾委員】**      命綱については、国交省からの指令があつて、業界は、屋根に上がる時は全てやっています。あとシルバー人材センターでも、10 月に対象者を集めて、命綱のかかけ方、おろし方ということをきちんと何度か、説明会を行っています。結局、個人です。

個人の方々が、昔とった杵柄で上がってしまう。先ほどテレビ放送といいましたが、県内ではテレビで、屋根に上がる時には十二分に、一人でやらないようにとか、命綱をつけてとか、そういう広報は行っています。地方のテレビでは。あすの天気予報と一緒に、大雪になりますが、必ず家族には告げて雪下ろししてください。あるいは、命綱をつけてください、といった広報はしているのですが、先ほど言った昔とった杵柄がやっぱり邪魔になるということで。業界の人たちは、それでないと入札も入れませんので、全部の施設とかは命綱をつけてやるようになっています。

それから脳卒中は、地域の医療機関に聞きますと温度差です。温かな布団から、心配になって、ぼんっと出て行って、対応ができなかったという事が大変多いという事です。

私、ローカルルールを大事だといったことで、社会資本整備交付金で全てを賄っていくようにしたい。風対策もしなくちゃならない、除雪もしなくちゃならない、という中で、おかげで交付金をいただきましたが、生活道路と一般、私道の奥まで除雪しますので、去年、8億円かかっているのです。持ち出し、5億円以上かかっている。公共施設も入れると、10億円以上かかっているということで、雪の降らない市町村から見ると全然違う。

しかし、これは必要なお金だということで、建設業者をずっと大事に育ててきています。新庄においては、ほぼ完璧に除雪しているという状況あります。ですから、地域の公共事業をうまく平準的に出していただかないと、その業界がなくなってしまって、冬に対応できなくなる。これは雪国の特徴だと思っています。

それから雪冷熱の件ですが、小規模では無理です。大規模でないと。あまりにも初期投資がかかり過ぎますので。一般的なところでは石油などを使って、自宅の周りをやる機械も普及していますが、雪を解かすというのは、すごいエネルギーがかかるのです。温泉などの地熱があるところはじっと消えていきますが、それと同じ面積を消すとなると、地熱を取り出すための最初の初期投資が莫大になります。簡単ではないです。取り出して、それを冷熱にする。それだけではできないので、地中を全部はがして、太い金具をずうっと回して、その上にまたコンクリートを打って、見えない状況にするしかない。

水も枯れないかという心配もあるので、冷熱の使い方は大規模投資になってしまう。ですから、有効利用では雪室はあるかもしれませんが、地熱は温泉地帯があるという条件のあるところは良いですが、一般のところでは、融雪の湧水で汲み上げてやった方が、より早いと考えています。

県立病院の医療監は、流雪溝を使っている地域の人たちは県立病院に来ないといいます、

元気になって。朝、こんなに人がいたのだろうかと新聞にも書かれたのですが、お父さんからお母さんから子供たちも、除雪機が置いていった雪を流雪溝に投雪する。こんな公共事業はないです。水さえあれば、流雪溝一つで何十年ともつので、みんなで協力してくれるのです。高速道路も良いですが、さっき南先生がおっしゃったローカルルールでいけば。これは、北海道では無理です。北海道は凍ってしまうので。アイスジャムなったように、解けないので水たまっていく。我々のところは、本当は60cmの流雪溝が家の周りにずっと整備されていれば、最上川から汲み上げた水を流せば良い。脳卒中で倒れる人もいますが、実は健康になるのです。近所の人とのコミュニティは冬の方がとれるのです。朝、一斉に除雪しますから。なぜかといったら、除雪機が置いていきますから。それをみんなが、同じ時間帯に始まるのです。こういうコミュニティをつくっていく。災害に強いまちづくりにも、小さな流雪溝などの整備に対して、先ほど言ったスマートシティで手を挙げたら、しっかりと応援してみて、モデル地域をつくったらどうだということをそれぞれの地域のルール、仕方があると思うので、それを認めていくという、全国一律でない方法でやっていただくと大変ありがたいなと思います。

以上です。

【石田分科会長】      ありがとうございました。

どうぞ。

【福原委員】      先ほど雪冷熱の話が出てきたのですが、件数が少ないというご指摘がありました。これは今、私も元いました福井の勝山というところで、雪冷熱利用の委員会を立ち上げて商品化を目指してやっています。一つは、雪室の施設を一からつくっていかうと思うと、何千万円の世界になります。この中では、雪冷熱に関する補助というのは、機械、機器等には出ておりますが、施設といいましょうか、そこはまたちょっとワンオフなお金かかってしまうので、その点がハードルになっていて、なかなか増やしていくという点があると思います。もちろん、町おこしでやっていかうという熱心な人もいますし、その中でも温度差がありまして、そういったところをどのようにうまくまとめていかうところが非常に難しいのですが、施設にすごくお金がかかるという点が今、ネックになっているところなんです。

ですが、厄介者だった雪を逆に利用していくという発想の転換というのは、これからも行っていく必要があると思うので、ぜひ、少し考えていただければと思います。

屋根の雪を落とすというのは、熱を使わなくても、屋根の雪は落とせるのです。僕が行

っていたのは膜です。膜を屋根に引いておきまして、それを膨らませて縮ますというこれだけで、落ちます。もう10何回かやりましたが全て落ちます。それで、全然お金かかりません。袋を膨らませるだけなので、100円ぐらいのオーダーで落とせるわけです。そういった発想の転換によってはお金をかけずにできるので、いろいろなそういった雪処理の開発をやられたほうが良いと思った次第です。

それから、やっぱり重要な点は、今もお話が出ましたが、ここの中で出てきていないのが、そういった業者の話です。現場の話を書くということも、今後、積極的にやっていかれたらいいのではないのかなと思います。今年、鳥取の大雪がありまして、中国整備局のほうでは、それに対する話し合いを持ったのですが、そこに現場の建設会社の人も来ていただきました。話を聞きますと、大型車両のチェーン装着率が低いということを言われました。人材不足、若手への教育など、実際に生の声を聞いて、どんな状況かということも把握されて、それから反映させていくというふうにされると、もっと地についた対策ができるのではないのかなと思います。

地元の業者さん等も、例えばやってもらったら良いと思うのは、スタックの車両調査です。どこで起きましたよということは出ているのですが、例えばそれは冬用タイヤだけだったのか、あるいは荷物を乗せていたのか、乗せてなかったのか、チェーンは装着していたのか、していなかったのかとか。スタックが自分で起きたのか、あるいは渋滞をして一旦とまって、そこから上がれなくなったから、スタックの連鎖が起きたのか。あるいは、そのときの雪氷状態がどうだったのか、圧雪していたのか、氷盤だったのか、あるいはわだち掘れをして起きたのか。そういう基本的な調査をされると、スタック対策にすごく役に立つと思いますので、そういったことを考えていただければいいかと思います。

あともう一つ、大雪の調査をして、一つ勉強になりましたのが、立ち往生車が出たときに、もうマスコミにも出たのでご存じかと思いますが、倉吉国道の関連ですが、国道9号に面したある2つの地区がありました。隣り合わせで、あったのですが、国道9号がとまって、渋滞が起きて、トイレを開放してほしいと役場から連絡があったそうです。私もヒアリングして聞いたのですが、トイレ開放しましょうというところから1時間の間に、温かいおにぎりやお茶が、渋滞している人たちのところに配布されるというふうな神技的な活動をされているところがあり、なぜそんなことができたのかなと思ったのですが、聞くと、別に前もってそういうことを練習したことはありません。これはふだんから地区のいろんな寄り合いがあったときに、これこれさんはこういう料理をつくってくださいね、こ



これこれさんはこんなことをしてくださいね、という自然のあうんの呼吸でまちぐるみの体制ができていたと。ですから、何か緊急なときに、では皆さんヘルプしてくださいねといったら、何も言わなくても、それぞれ個人が対応されたということがありました。

【石田分科会長】 ありがとうございます。すみません。ちょっと時間が押しています。申しわけございません。

いろいろ貴重なご意見、あるいはヒント、事例をいただきまして、これらは本当に貴重なものでございますので、今後の豪雪地帯対策を進めていく上で、ぜひお役立ていただければなと思いました。特段まとめることはいたしませんので、ぜひその方向で最大活用をしていただければと思います。

途中でさえぎりまして申しわけございませんでしたが、議事については以上にさせていただきますたいと思います。

最後に、麦島国土政策局長より一言ご挨拶いただければと思います。

【麦島国土政策局長】 会長ありがとうございます。局長の麦島でございます。遅れてまいりまして、申しわけございませんでした。

今日はお忙しい中、お集まりをいただきまして、大変な貴重な意見をたくさん頂戴いたしました。24年に基本計画を改定しまして、そのフォローアップということで、ご意見をいただいておりますが、その間も災害が発生し、今日も鉄道の話、道路の話、そして情報提供の話、いろいろご指摘をいただきありがとうございます。今日の会合の中で、こちら側も十分ご説明し切れなかった点は、もう一度、整理をいたしまして、改めて必要な部分はお説明に上がらせていただきたいと思いますが、今日いただいたご意見も含めて、またこれからは向けて、例えば担い手の話とか技術の問題とか、また融雪の関係のコストの負担を誰がどうしていくか等々のいろいろな検討課題を頂戴したと思ってございます。

引き続き、豪雪対策基本計画なんかも閣議決定して計画をするということで、全省庁体制になっているわけですが、その分、非常に幅が広がっておりますし、我々自身、今日いただいた意見、うちの中の関係局にはもちろん、きっちり伝えさせていただきますし、各省庁、関係のところにもちゃんと伝えた上で、我々として検討すべき点は引き続き検討しながら、またご指導を仰いでまいりたいと思ってございます。

今日は本当に貴重な意見をたくさん頂戴いたしまして、ありがとうございます。今後ともよろしくどうぞお願い申し上げます。今日はありがとうございます。

【石田分科会長】 ありがとうございます。

それでは、これもちまして、第11回の豪雪地帯対策分科会を終了いたします。

最後に、事務局から連絡事項があれば、よろしくお願いいたします。

**【荒川地方振興課長】** どうもありがとうございました。最後になりますが、本日お配りいたしました資料につきましては、席にそのまま置いておいていただければ、後ほど事務局から送付させていただきます。

以上でございます。本日は長時間にわたるご審議、まことにありがとうございました。

— 了 —