

検証項目 1

○輸送障害対策

I 今回の対応

1. JR 復旧作業に係る応援・受援

- JR 北海道では、軌道用除雪機械のほか、連日千名規模の作業員による除雪を実施した。
- 2月上旬の大雪では、札幌近郊の駅に留置された列車を移動させるための人力による除雪作業に時間を要したことから、道では、JR 北海道に対し、外部からの応援の必要性について照会したが、JR 北海道では、線路内での除雪作業には、安全確保のための事前教育が必要であることや受け入れ体制も整備できていないこと等により、受援を見送った。
- 輸送障害の発生に備え、間引き運転や計画的な運休等を実施した。

2. バス路線運行継続に係る支援

- バス事業者は、バスの運休情報などをテレビや新聞、HP などにより利用者に周知した。さらに、札幌市の協力により、SNS や市営交通案内サイトで周知した。
- バス事業者から札幌市にバス路線の優先的な除排雪を要請した。

3. 代替輸送の確保

- 北海道運輸局、JR 北海道、バス事業者、北海道エアポートの連携により、空港連絡バスの増便や臨時列車の運行、タクシーの集中配車などの代替輸送を確保した。
- NEXCO 東日本では、札幌市内高架区間において夜間通行止めによる集中排雪を実施した。
- 空港滞留者の発生を抑制するためにフローコントロール（交通量調整）を実施した。

II 課題・問題点

1. JR 復旧作業に係る応援・受援

- 局地的な降雪の把握や記録的な大雪等を想定した場合における作業員及び除雪機械の体制強化が課題となった。
- JR 北海道は、自社・グループ会社・協力会社等だけでは対応ができない場合における受援体制を構築する必要がある。

2. バス路線運行継続に係る支援

- バス事業者として最大限の利用者への周知を行ったが、情報が利用者に行き届かない部分があった。
- 道路の狭隘化でバス運行が不能となり、運休や遅延が多発した。

3. 代替輸送の確保

- 空港連絡バスの増便でも対応しきれない場合における新千歳空港滞留者への対応が不十分であった。
- 快速エアポートの運行再開に関する情報が二転三転し、再開の見極めに関する精度の向上が必要であった。
- 高速道路や主要幹線道路などの除雪状況を各関係機関が迅速に把握することが難しかった。

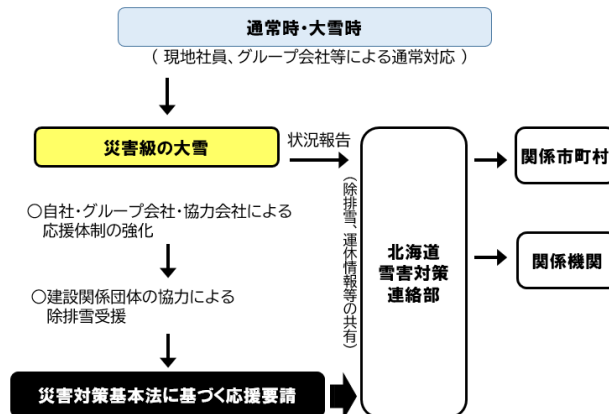
III 今後の対応策

■JR 北海道における除雪体制の強化及び受援体制の構築

【具体的な取組】

- 気象会社からのよりタイムリーな情報収集や、カメラ・積雪深計の設置など、降雪状況に係る把握体制を強化する。[JR 北海道]
- 記録的な大雪等に備え除排雪機械、融雪設備を増強する。[JR 北海道]
- 記録的な大雪等に備え自社・グループ会社・協力会社等による応援体制の強化を図る。[JR 北海道]
- 建設関係団体と協力関係を強化し、除排雪受援を構築する。[JR 北海道、関係団体]
- 災害対策基本法に基づく応援を要請する場合の手順や連絡体制等を整理する。[JR 北海道、道]

大雪時における除雪体制連絡調整フロー



■公共交通利用者に対する情報周知

【具体的な取組】

- 主な交通機関の運行状況を発信する「北海道旅の安全情報」サイト、外国人観光客等に対する災害情報伝達システムやメディア等を活用し、適時適切な運行・運休情報等の周知を強化する。[北海道運輸局、道、交通事業者]
- 行政・交通事業者等が一体となった一元的な情報発信体制を検討する。[北海道運輸局、道、交通事業者]
- テレワークの実施やマイカー通勤の自粛など移動自粛を呼びかける。[道、市町村、経済団体]

■大雪時における除雪優先区間の検討

※ 検証項目2「道路除排雪対策」に記載

■「札幌-新千歳空港」間における代替輸送の確保

【具体的な取組】

- JR 運休状況や高速道路・主要幹線の除雪状況に応じ、代替輸送バスの確保やタクシー営業区域外運送の実施など、代替輸送手段の確保がより円滑に行える体制を構築する。
[北海道エアポート、北海道運輸局、交通事業者]

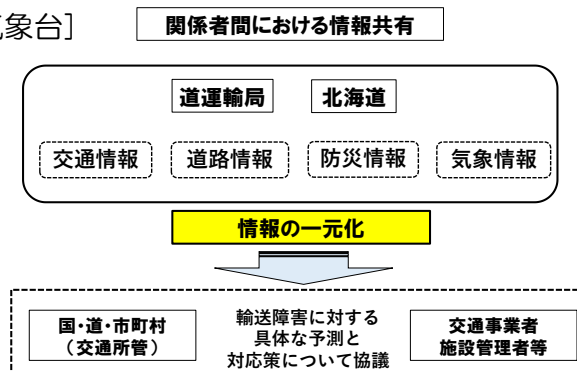
※今年度、北海道エアポートでは今般の大雪対応の検証と具体的方策の取組として、「JR 運休時の情報共有の迅速化」や「代替輸送バス発注のデジタル化」、「タクシー営業区域外運送の円滑実施」などの検討を目的とする連携会議の開催を予定（北海道運輸局、関係交通事業者等が参画）

- 記録的な大雪等に備えた計画的な運休や迅速かつ円滑な運行再開を実施する。[交通事業者]

■関係機関相互における情報共有

【具体的な取組】

- 道路情報や運行・運休情報（計画的な運休、間引き運転等）などに係る関係者間の情報共有を図る連絡体制を構築する。[北海道運輸局、道、交通事業者、气象台]



○道路除排雪対策

I 今回の対応

1. 平時や事前の対応

- 北海道開発局・北海道では、交差点の局部排雪や堆雪幅確保のための拡幅除雪を実施した。
- 札幌市では、交差点の局部排雪や堆雪幅確保のための拡幅除雪を実施したほか、幹線道路の排雪を例年よりも前倒しで実施した。

2. 優先確保路線（区間）の検討

- NEXCO 東日本では、札幌市内高架区間において夜間通行止めによる集中排雪を実施した。
- 北海道開発局・北海道では、車線数の確保を優先し、作業をスピードアップさせるため、ロータリー除雪車等による拡幅除雪（運搬又は積み上げ）を実施した。
- 札幌市では、主要な幹線道路やバス路線（約 660km）の優先的な拡幅除雪や拡幅排雪を実施した。生活道路のパートナーシップ排雪は、幹線道路等を優先するため、地域により一時中断した。

3. 関係機関の連携・相互支援体制

- 北海道開発局では、札幌管区气象台、各地方气象台・測候所へ最新気象予測の情報収集を行った。
- 北海道開発局・北海道では、札幌市を含めた石狩管内の市町村に支援希望の聞き取りを実施した。
- 札幌市では、雪害対策連絡会議を適宜開催し、市関係部署間で対応方針等を共有した。
- 北海道開発局・NEXCO 東日本・北海道では、「荒天にかかわる合同オンライン会議」を開催し、気象予測、予防的通行止めの検討状況、注意喚起広報等の対応方針について共有した。
- 札幌開発建設部主催のオンライン会議「雪害対策調整連絡会議」（国：札幌開発建設部、道：札幌建設管理部、札幌市、江別市、石狩市が参加）を開催し、支援調整等を行った。

4. 情報発信

- 北海道開発局・NEXCO 東日本・北海道では、北海道地区道路情報や VICS 等を活用して通行止め情報を発信するとともに、報道発表や Twitter による注意喚起のほか、北海道・北海道運輸局・各経済団体を通じて運送会社や荷主への注意喚起及び道民へ外出を控えるよう呼びかけを行った。
- 札幌市では、適時、記者会見を実施するとともに、報道発表や Twitter、LINE、市のホームページを通じた情報提供や注意喚起を実施した。

5. 除雪機械やダンプトラックの確保

- NEXCO 東日本では、札幌市にダンプトラックの支援を実施した。
- 北海道開発局では、国道除雪に関わる除雪機械やダンプトラックは確保出来ていた。開発局発注工事の受注業者からの支援可否を調整したほか、江別市や千歳市、恵庭市、石狩市、当別町に対し除雪機械等の派遣による支援を実施するとともに、札幌市にはダンプトラックの支援を実施した。
- 北海道では、札幌市を除く道道除雪に関わる除雪機械やダンプトラックは確保出来ていた。道路維持業者からの支援可否を調整したほか、江別市に対し除雪機械等の派遣による支援を実施した。
- 札幌市では、災害防止協力会等の33社の協力を表明。交差点排雪等の作業を順次実施した。

6. 雪堆積場の確保

- 北海道開発局では、国道の運搬排雪に関わる雪堆積場の不足は無かった。札幌市内の雪堆積場不足に対応するため、国管理河川敷地内の雪堆積場における札幌市からの搬入増量要請に対し、緊急対策として雪堆積場の嵩上げ高さ及び面積拡大に合意した。加えて、国道専用の雪堆積場に市町村も搬入できるよう共同利用化を行った。
- 北海道では、道が管理する道道の運搬排雪に関わる雪堆積場の不足は無かった。札幌市内の雪堆積場不足に対応するため、札幌市内の道管理河川敷地内の雪堆積場において札幌市からの搬入増量要請に対し、緊急対策として雪堆積場の嵩上げ高さ拡大に合意した。また、札幌市への雪堆積場の追加支援として、道が管理する「発寒川遊水地」を新たな雪堆積場として貸付を行った。加えて、道道専用の雪堆積場に市町村も搬入できるよう共同利用化を行うとともに、雪堆積場として活用可能な道有地の情報提供も行った。
- 札幌市では、上記の対応に加え、雪堆積場を新たに開設するとともに、雨水貯留池や公園用地等の公共用地を新たに占用し、雪置き場として開設した。

Ⅱ 課題・問題点

1. 平時や事前の対応

- 極端な大雪が短期的に発生したことによって除排雪作業が追い付かず、幹線道路の堆雪スペースの確保が困難となる路線が発生した。

2. 優先確保路線（区間）の検討

- 道路幅が狭くなったことにより、市内のバス路線に遅れや運休が発生した。
- 主要な幹線道路やバス路線の作業完了までに一定の期間を要した。
- 幹線道路の作業を優先したため、生活道路の除排雪に遅れが発生した。

3. 関係機関の連携・相互支援体制

- 各機関の除雪状況など必要な情報を迅速に共有するのは難しかった。

4. 情報発信

- 除排雪作業の効率を著しく低下させる路上駐車や道路への雪出しが見られた。
- 作業の遅れに対して、市民等から様々な声が上げられるなど、除排雪作業への理解を深めてもらう必要があった。

5. 除雪機械やダンプトラックの確保

- ダンプトラックの総数を増加させることは困難である。
- シーズン途中においてダンプトラックを急遽増強するのは困難である。
- 同一地域からの応援は、応援する側も同様に体制が逼迫しており困難であった。
- 郊外から都市部へなど、不慣れな地域への応援は、オペレーターが敬遠する傾向があった。

6. 雪堆積場の確保

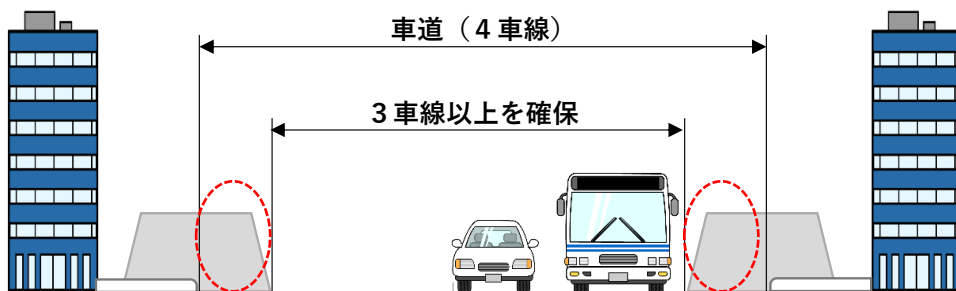
- 利便性の高い中心部の一般用堆積場は早期に満杯となった。
- 幹線道路の排雪が進まず、市内全域で渋滞が発生し、ダンプトラックの回転率が低下した。

Ⅲ 今後の対応策

■大雪の発生に備える平時や事前の除排雪の検討

【具体的な取組】

- 大雪時においても、各道路管理者が定めている除雪水準が確保出来るよう、大雪発生を見込んだ堆雪スペースを予め確保する。[各道路管理者]

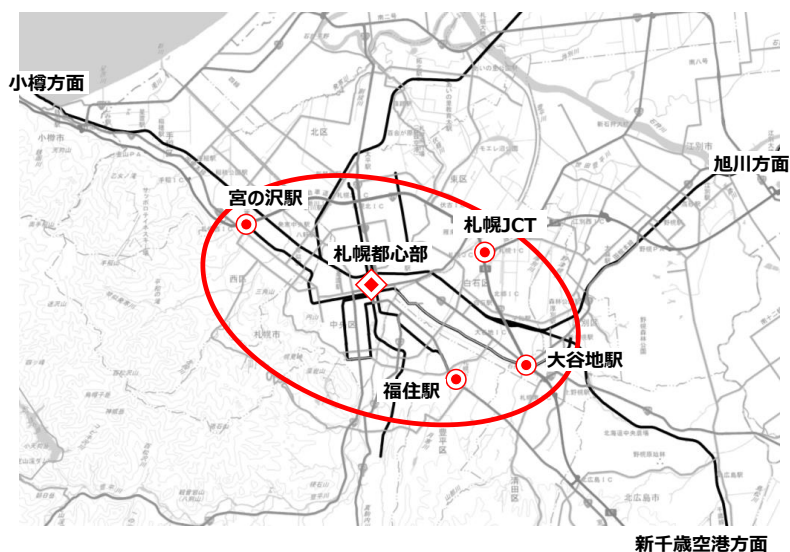


- 事前除排雪の作業内容を再検討する。[各道路管理者]
地域や交通量、積雪状況に応じて、排雪と拡幅除雪の使い分け など。

■大雪時における除雪優先区間の検討

【具体的な取組】

- 都市内や都市間の公共交通ネットワークを構成する路線など、バス・物流事業者などから意見を聞きながら、あらかじめ大雪時に優先して除雪水準（幅員）を確保する路線・区間を定める。[道]
- 市内の主要な幹線道路やバス路線において、あらかじめ大雪時に優先して除雪水準（幅員）を確保する路線・区間を定める。[札幌市]
- 雪堆積場までの運搬経路の幅員を確保し、運搬時間の増大を抑制するため、運搬経路の優先的な除排雪の実施を検討する。[道、札幌市]



【都市間公共交通ネットワークの観点による除雪優先区間イメージ】

■各道路管理者等の連携強化

【具体的な取組】

- 毎年降雪期前に、各道路管理者、警察、消防などの関係機関により、全道の開発建設部道路事務所や建設管理部出張所単位で開催している「除排雪に関する連絡調整会議」について、札幌市での設置・開催も検討する。[札幌市]

【シーズン前 連絡調整会議】 ※降雪前に実施

- ・今冬の除雪計画(路線、地域ルール等)
- ・連絡体制(通常時、豪雪時)
- ・各管理者の人員・保有機械
- ・その他(安全管理、機械貸出の周知等)



【中間 連絡調整会議】 ※除排雪期間中

- ・豪雪時など必要に応じて調整会議開催



【シーズン後 連絡調整会議】 ※融雪後に実施

- ・道路除排雪結果の報告
- ・意見交換(次年度の課題、改善点)

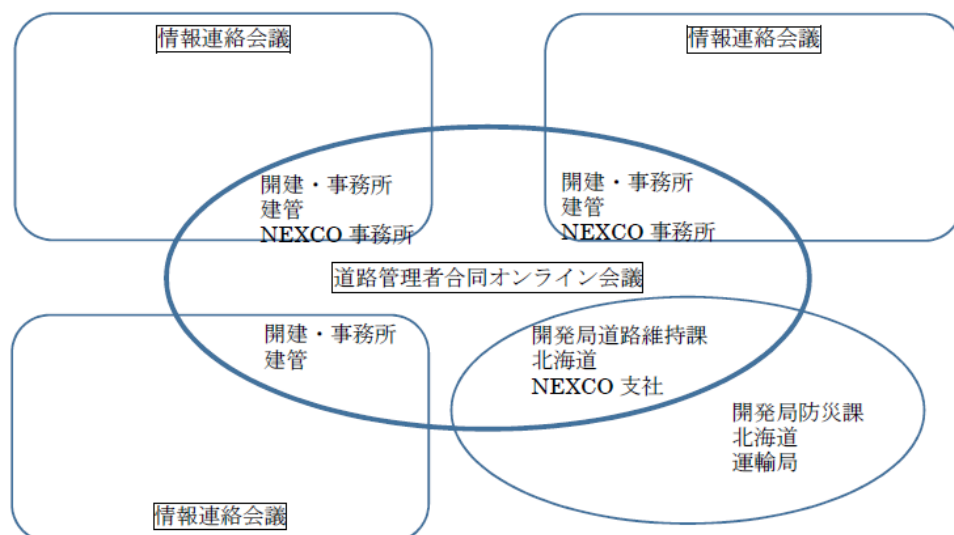
【参加機関(例)】

札幌市、札幌開発建設部、空知総合振興局、NEXCO、警察署、消防署(組合)、バス会社、ライフライン関係機関 など

【確認事項(例)】

- ① 除雪基準
- ② 連絡体制
- ③ 除雪優先路線
- ④ 除雪機械保有台数
- ⑤ 除雪センターの位置と作業開始時間
- ⑥ 除排雪時の情報共有
- ⑦ 除雪機械の貸出方法の確認
- ⑧ 雪堆積場の相互利用や場所の確認
- ⑨ その他(啓蒙など)

- 暴風雪が予想される場合には、道路管理者合同オンライン会議(事務局：北海道開発局)を開催し、予防的通行止めに関する対応方針等の情報共有を継続するとともに、札幌市の参加を検討する。[北海道開発局]



【道路管理者合同オンライン会議のイメージ】

■市民理解の醸成、迂回路や代替ルートの情報発信の充実

【具体的な取組】

- 記者会見や SNS、多様なマスメディアを通じた意識啓発を行う。[札幌市]
 - ・バス事業者や利用者への注意喚起
 - ・不要不急のマイカー抑制
 - ・作業効率を悪化させる駐車車両や道路への雪出しの抑制
 - ・除雪作業の実情の発信（市民への理解を求める）
- 運搬排雪作業の実施区間や開始及び終了見込みの情報発信を行う。
[道]
- 通行止めや大渋滞が発生した場合には、迂回路や代替ルートについても情報発信を行う。[北海道開発局、道、札幌市]

■除雪機械やダンプトラックの効率的な運用検討

【具体的な取組】

- 大雪対応の段階的な対応（フェーズの設定）を検討する。[札幌市]
- 各道路管理者の除雪機械やダンプトラックの作業状況について、「建設機械市町村貸付要領」に基づき円滑な貸出が出来るよう、情報共有を行うツールを検討する。[道]
- 各機関から受援を要する場合の対応について検討する。[札幌市]
- 雪堆積場等選定システムの構築を検討する。[札幌市]

■大雪を考慮した雪堆積場の準備

【具体的な取組】

- 大雪対応の段階的な対応（フェーズの設定）を検討する [札幌市]
- 遊休地や未利用地などの雪堆積場活用に向けた調整を行い、大雪時における臨時雪堆積場の開設に備える。[道、札幌市]
- 河川管理者との情報共有により、河川敷雪堆積場の嵩上げや区域拡大といった緩和可否などの情報集約を行う。[道、札幌市]

○気象情報等の利活用

I 今回の対応

- ・ 気象台では、警報級の可能性が事前に予測される場合には早期注意情報を発表するほか、予想される気象現象やその対象地域に応じ、警報に先立って気象情報を発表し、注意喚起を行っており、雪害対策連絡部では、こうした情報をもとに、荒天による災害発生が予想される場合には、その都度、関係機関を招集し、気象情報の共有や各機関の対策の確認などを行い、災害発生時の被害軽減に努めている。
- ・ 2月5日及び6日の札幌圏での局地的な大雪は、石狩湾で発生した小さな低気圧が風向きの影響などにより札幌付近に入り込んだもので、当時の気象状況からは事前の予測が難しかったため、警報に先立つ気象情報の発表はなく、札幌圏に大雪警報が発表された。このため、雪害対策連絡部では、通常行っている事前の会議が開催できず、降雪後の交通障害発生を受け、7日に会議を開催した。
- ・ 2月20日から的大雪・暴風雪では気象情報等を踏まえ、事前に雪害対策連絡部会議を開催し、注意喚起を実施すると共に、公共交通機関の計画的な運休や道路の事前通行止めなどの対応を行った。

II 課題・問題点

- 2月5日及び6日の札幌圏の大雪では、事前の予測が難しかったため、警報に先立つ気象情報の発表はなかった。このため、雪害対策連絡部内での事前の情報共有や対策の確認ができず、大雪となってからの関係機関相互の情報共有や注意喚起も不足していた。

III 今後の対応策

■予測困難な大雪が発生した場合における情報収集・共有の強化

【具体的な取組】

- 気象台は、事前の予測が難しく、急に大雪警報を発表することとなった場合は、雪害対策連絡部へ事前連絡に努める。また、関係機関からの照会などに適切に対応する。[気象台]
- 急な大雪時の情報共有を行うため、雪害対策連絡部内のメーリングリストを整備する。[道、各機関]

- 各機関は、気象庁ホームページでの「警報」・「気象情報」・「今後の雪」等を確認し、最新の気象情報を把握する。気象状況について、判断に迷う場合は気象台に確認する。[各機関]

■気象情報を踏まえた雪害予防対策の推進

【具体的な取組】

- 大雪時においても、各道路管理者が定めている除雪水準が確保できるよう、大雪発生を見込んだ堆雪スペースを予め確保する。[各道路管理者]
【再掲】
- 大規模な交通障害の発生を回避するため、交通機関の計画的な運休等を実施する。[各機関]
- こうした対策の実施に当たっては、その状況や復旧見込みなどについて、様々な手段を用いて適時適切に情報発信する。[各機関]

○雪害発生時の応急活動・体制

I 今回の対応

1. 雪害発生時の防災体制

(2月上旬の大雪)

- 各機関及び市町村では、防災計画等に基づいた体制を構築し、連絡警戒体制の確保や大雪に関する対策会議等を実施した（災害対策連絡本部や災害対策本部の設置は無かった）。
- 当時の気象状況からは、気象台による札幌圏の局地的な大雪発生の予測が難しかったため、事前の雪害対策連絡部会議の開催による各機関等との情報共有や対策の確認等ができなかった。
- 雪害対策連絡部では、降雪後の交通障害発生に伴い、2月7日に会議を開催し、現状や今後の対応等について情報共有を行った。

(2月下旬の大雪)

- 気象情報を踏まえて2月18日に雪害対策連絡部会議を開催し、気象の見込みや各機関の対策等について事前の情報共有を行うとともに、道路の予防的通行止めや、交通機関の計画運休を行う場合には道民への適切な情報提供を行うことなどの確認を行った。
- 各機関及び市町村では、防災計画等に基づいた体制を構築し、連絡警戒体制の確保や大雪に関する対策会議等を実施した。
- なお、2月20日からの暴風雪は道内の広い範囲に影響を及ぼし、21日には釧路管内及び根室管内において孤立集落等が発生したことを受け、北海道では第2非常配備体制をとり、災害対策連絡本部を設置し、対応に当たったほか、恵庭市では災害対策本部が設置された。
- また、北海道エアポートでは、航空機の欠航や多くの空港滞留者発生に伴い、22日に対策本部を設置し、対応に当たった。

2. 要配慮者世帯の安否確認や除雪支援

- 江別市、千歳市、恵庭市、北広島市及び石狩市では、高齢者世帯や障がい者世帯などの状況調査やこれら世帯からの通報等を通じて、間口や排気口の除雪支援等を実施した。

3. 観光客等への対応

(2月上旬の大雪)

- 列車の運休や空港連絡バスの運休・遅延により札幌と新千歳空港のアクセスに混乱が生じた。
- 北海道運輸局では、旅客滞留に備え、バス事業者に増便要請を行うとともに、タクシー事業者に特例的に区域外の営業を認めた。

(2月下旬の大雪)

- 航空機の欠航、JRの運休、高速道路の通行止めによる交通渋滞により、新千歳空港では2月22日に約650人の空港宿泊者が発生するとともに、2月23日は最大約6,000人の滞留者、約660人の空港宿泊者が発生した。
- 北海道エアポートは、空港宿泊者に食料や寝具類を配布して対応した。
- 北海道運輸局では、滞留解消に向け、バス事業者に増便要請を行うとともに、タクシー事業者に特例的に区域外の営業を認めたほか、2月23日深夜帯以降のJR運行再開に向け、旅客の札幌駅到着後の移動手段確保のため、タクシーの集中配車要請や札幌市に対して地下鉄の終電の延長要請等を行った。(結果としてJR運行再開の遅れから終電延長は実施せず)。
- JR北海道は、2月24日未明、新千歳空港一札幌駅の臨時便を運行した(6本運転、3,390名が利用)。
- 北海道さっぽろ観光案内所では、JRからの代替交通手段や地下鉄で行くことができる観光施設に関する問合せが増えたが、大きな混乱はなかった。

II 課題・問題点

1. 雪害発生時の防災体制

- 会議開催以外の雪害対策連絡部の活動内容が見えず、部内での情報共有も十分ではなかった。

2. 要配慮者世帯の安否確認や除雪支援

- 要配慮者等の安否確認や除雪支援にあたった市町村からは、人員不足を課題とする意見が出されている。

3. 観光客等への対応

- 今回の大雪では、コロナ禍による人流抑制のため、大きな混乱は無かったが、コロナ禍でなければ、多くの旅行者の滞在も想定され、大きな混乱が生じた可

能性があり、特に大規模イベント開催時における関係機関の連携について点検を実施し、その対応について確立する必要がある。

Ⅲ 今後の対応策

■ 雪害対策連絡部の役割・対応の強化

【具体的な取組】

- 荒天が予想される際の会議の開催だけではなく、雪害発生時にも、Web会議の開催や関係機関からの情報連絡員（リエゾン）の派遣などにより、継続的に情報共有しながら対応にあたるなど、組織的な活動体制を強化する。[道、各機関]
- 被害状況や地元ニーズ等の把握を定期的に行い、情報の文字化やWeb会議等により、構成機関で同じ情報を共有する仕組みを構築する。
[道、各機関]
- 必要に応じて市町村とのWeb会議を開催する。[道、市町村]
- 雪害対策連絡部構成機関を追加する。（札幌市、北海道エアポート等）
[道]

■ 要配慮者世帯の安否確認や除雪支援体制の強化

【具体的な取組】

- 自治会等の地域の関係者と連携し、安否確認や除雪支援等を適切に実施する。[市町村]
- 市町村の状況把握を適切に行い、必要な協力支援を行う。[道]

■ 観光客等の安全確保のための体制強化

【具体的な取組】

- 主な交通機関の運行状況を発信する「北海道旅の安全情報」サイト、並びに外国人観光客等に対する災害情報伝達システムの機能を強化する。
[北海道運輸局]
- 「観光客緊急サポートステーション」や「北海道さっぽろ観光案内所」における情報発信機能を強化する。[道、札幌市]
- これら情報発信の取組と連携した訓練の実施などを通じて、札幌市と市内宿泊施設団体との災害時における旅行者の受入れ等に関する協定の実効性を高める。[道、札幌市、関係機関]

検証項目 5

○情報発信・共有

I 今回の対応

- ・ 各機関では、ホームページやSNS等を活用し、公共交通機関の運行情報や道路通行止め情報、除排雪の状況などを随時発信した。
- ・ 道路管理者間では、オンライン会議を開催し、対応状況等の共有に努めたほか、各機関においても、他機関の発信情報の把握や、他機関からの情報提供などを通じて状況把握に努め、必要な対応を行った。

各機関が行った道民等への情報発信

< 気象情報 >

○気象警報・注意報（気象庁）

<https://www.jma.go.jp/bosai/map.html#contents=warning>

○各地の気象情報（気象庁）

<https://www.jma.go.jp/bosai/map.html#contents=information&element=information>

○今後の雪（気象庁）

<https://www.jma.go.jp/bosai/snow/>

○北海道防災ポータル（北海道）

<https://www.bousai-hokkaido.jp>

< 道路交通情報 >

○北海道地区道路情報（北海道開発局）

<https://info-road.hdb.hkd.mlit.go.jp/RoadInfo/index.htm>

○ドライブトラフィック（NEXCO 東日本）

<https://www.drivetraffic.jp/>

○道路交通情報（JARTIC 公益財団法人日本道路交通情報センター）

<https://www.jartic.or.jp>

< 交通機関運行情報 >

○公共交通機関の運行情報（北海道運輸局）

<https://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/unkoujouhou/index.html>

< 停電情報 >

○ほくでんネットワーク（北海道電力ネットワーク）

<https://www.hepco.co.jp/network/index.html>

<避難情報>

○北海道防災ポータル（北海道）

<https://www.bousai-hokkaido.jp>

<札幌市の対応状況>

https://www.city.sapporo.jp/kensetsu/yuki/r3_ohyuki.html

<Twitter>

○北海道防災情報 @hokkaido_bosai2

○北海道運輸局 @mlit_hokkaido

○国土交通省北海道開発局 @hkd_kaihatsu

○JR 北海道 非常時列車運行情報【公式】 @jrhokkaido_info

○札幌市【公式】 @Sapporo_PRD

Ⅱ 課題・問題点

- 情報発信については各機関それぞれの対応となり、ホームページによる情報発信の遅れや発信内容がわかりにくいものも見られ、利用者が分野横断的に情報を収集することが難しかった。
- 情報共有についても、各機関それぞれの対応が中心となり、雪害対策連絡部としての情報発信・共有が不足していた。

Ⅲ 今後の対応策

■道民に対する雪害情報発信の強化

【具体的な取組】

- SNS等を活用した情報発信の強化や発信内容の更なる充実に取り組む。[各機関]
- 雪害対策連絡部として、利用者が分野横断的に情報収集しやすくなるよう関係機関の情報提供サイト等をまとめたリンク集を作成するなど、総合的な情報発信に取り組む。[道]

■雪害対策連絡部における情報共有の強化【再掲】

【具体的な取組】

- 被害状況や地元ニュース等の把握を定期的に行い、情報の文字化やWeb会議等により、構成機関で同じ情報を共有する仕組みを構築する。[道、各機関]【再掲】

検証項目 6

○応援・受援

I 今回の対応

1. 自衛隊災害派遣

- 自衛隊災害派遣のしくみは次のとおりである。

災害発生から派遣までの流れ



【災害派遣のしくみ（防衛省ホームページより）】

- 自衛隊の災害派遣は、都道府県知事その他政令で定める者（海上保安庁長官、管区海上保安本部長又は空港事務所長）からの要請を受け、①公共性、②緊急性、③非代替性の3要件を総合的に勘案し、市町村及び都道府県の災害対応能力を活用してもなお人命または財産の保護という観点から、自衛隊による応急的な救護活動の必要が認められる場合に行われている。

<3要件について>

区 分	内 容
①公共性	公共の秩序を維持する観点において妥当性があること。
②緊急性	状況からみて差し迫った必要性があること。
③非代替性	自衛隊の部隊等が派遣される以外に適切な手段がないこと。

※3要件の内容については、「自衛隊の災害派遣に関する実態調査-自然災害への対応を中心として- 結果報告書」(総務省行政評価局 令和4年3月)から抜粋。

- 近年の北陸地方などでの大雪災害でも、自衛隊災害派遣は、この3要件を踏まえ、孤立集落の発生や大規模な車両立ち往生などから、人命の救出・救助などが必要となる場合に行われており、本道においても次のとおり行われている。

<雪害時における自衛隊災害派遣事例の主なもの>

要請年月日	市町村	活動内容	要 請 理 由
H25.3.3	別海町	立ち往生車両からの人命救助	暴風雪に伴う立ち往生車両の発生
H25.3.2	北見市	立ち往生車両からの人命救助	暴風雪に伴う観光バスの立ち往生
H24.1.17	岩見沢市 三笠市	緊急車両通行路の除排雪及び孤立住宅の除雪	連日の大雪により市及び道の対応が困難となり、更に近日中に大雪が予想されたことに伴う緊急措置
H8.1.10	札幌市	道路の除排雪 ・市道西13丁目線 北1条通から環状通 までの区間約2km	市では緊急雪害対策本部を設置し、除排雪に努めているが、直ちに道路状況を復旧することが困難

- 北海道では、上記の3要件や過去の災害派遣事例も踏まえ、市町村に災害派遣要請が必要な事案の有無について随時確認を行い、特に2月上旬の大雪の際には、札幌市とこうした状況の有無について、情報共有を実施した。
- 平成8年1月の札幌市の事例や、平成24年1月の岩見沢市・三笠市での事例では、札幌市では緊急雪害対策本部が、岩見沢市では豪雪対策本部が、三笠市では雪害対策本部がそれぞれ設置され、市を挙げた応急活動体制が構築されていたが、本年2月の大雪では、関係市(恵庭市を除く)において災害対策本部の設置には至っていなかった。
- このため、道路の除排雪に関して道が行う自衛隊災害派遣要請は、地元市町村に

において災害対策本部を設置している状況等の下、3要件の該当性を十分確認した上で、要請内容や区間を明確にして要請することを基本とする。

2. 市町村への支援

- NEXCO 東日本では、札幌市にダンプトラックの支援を実施した。
- 北海道開発局では、開発局発注工事の受注業者からの支援可否を調整したほか、江別市や千歳市、恵庭市、石狩市、当別町に対し除雪機械等の派遣による支援を実施するとともに、札幌市にはダンプトラックの支援を実施した。
- 北海道では、道路維持業者からの支援可否を調整したほか、江別市に対し除雪機械等の派遣による支援を実施した。

II 課題・問題点

1. 自衛隊災害派遣に係る認識共有

- 北海道、市町村及び自衛隊において、災害派遣の3要件に係る認識共有を一層深めていく必要がある。

2. 市町村への支援

- 各機関それぞれが市町村の支援ニーズの把握に努め、対応したが、雪害対策連絡部内での情報共有が十分ではなかった。

III 今後の対応策

■自衛隊災害派遣に係る共通理解の深化

【具体的な取組】

- 市町村を対象とした災害派遣に係る研修会等を開催する。[道、自衛隊]
- 災害時に自衛隊災害派遣を検討する市町村に対し、必要に応じて、道が防災・危機管理の専門職として採用している退職自衛官を活用し、検討を支援する。[道]
- Web 会議の活用や連絡調整員（リエゾン）の派遣などにより、災害派遣の要請を検討する際の情報共有を強化する。[道、市町村]

■雪害対策連絡部における情報共有の強化【再掲】

【具体的な取組】

- 被害状況や地元ニーズ等の把握を定期的に行い、情報の文字化や Web 会議等により、構成機関で同じ情報を共有する仕組みを構築する。
[道、各機関]【再掲】
- 必要に応じて市町村との Web 会議を開催する。[道、市町村]【再掲】