

# 2014年2月山梨県豪雪被害と地域社会の対応 — 都留市住民に対する聞き取りからの予備的考察<sup>1</sup> —

## Snow Disasters of February 2014 and Community Reactions: Preliminary Reflections from Interviews of Inhabitants of Tsuru

山 口 博 史

YAMAGUCHI Hiroshi

### 1 はじめに

2014年2月中旬、とくに14日・15日を中心として、山梨県をはじめとして関東甲信地方に記録的な降雪があった。甲府市の積雪は114センチメートル、富士河口湖町の積雪は143センチメートルなど、これまでの観測史上最高の積雪深を記録した<sup>2</sup>。本稿は、この豪雪にかんして都留市住民を中心に筆者が進めている聞き取り調査の結果から、とくに地域住民にどのような被害が当時発生し<sup>3</sup>、それに対して住民や市行政当局がいかなる対応を行なったかにかんする第一報として、状況の一端を明らかにすることを目的とする。とはいえ、今回の豪雪は、これまでほとんどの地域住民に経験がなかったものであるがゆえに、被害や対応の実情は多岐にわたる。そのため、これまでの災害研究の視角を参考に、本稿で扱う問題の範囲をしばっていくこととしたい。

水谷は、災害を考えるさいのポイントとして「災害を引き起こす引き金となる自然力」(水谷, 2002: 1) と「地形・地盤条件など地球表面の性質にかかわる自然素因と、人口・施設・生産活動など、人間・社会に関わる社会素因」(水谷, 2002: 1) をあげ、前者が後者と相互作用することによって災害が発生することを指摘している。このように、災害の影響を考えると、災害の原因となる自然現象や、地形などの条件に加え、それが生じた社会状

---

1 筆者は2014年10月に都留文科大学に赴任したため、当該豪雪にかんしては直接体験していないことを申し添えておく。雪の少ない地域の出身で、かつ2014年2月豪雪を経験していない筆者による長時間にわたる聞き取りに応じてくれた方々には、この場を借りてお礼を申し上げたい。

2 月最深積雪のことを指す。気象庁ウェブサイトによる(2015年5月4日確認)。

3 今回、都留に滞在・通過中に降雪に巻き込まれた他地域の人びとが相当数あった。これらの人びとをめぐる実情については、稿を改めて論じたい。

況が災害による実際の被害を規定するといえる。とくに今後の防災を考えていくうえで、実際に生じた自然現象が、社会条件を経由することでどのように「災害化」したのかを問うていくことは現在の災害社会学のスタンスでもある(田中, 2013: 278)。

高倉は自然現象の災害化について「自然の力がどんなに大きくとも、人がいなければ、村や町がなければ、災害とはならない。災害化するの<sup>ハザード</sup>は、自然の外力が人間の暮らしと遭遇するときである。すなわち、災害とは社会システムや文化的価値の文脈の中にこそ、その姿を現すのである。(中略)その諸文脈を含んだ個人的で主観的な体験と記憶こそ残すべき価値がある(後略)」(高倉, 2012: 23)としている。大きな災害は人間や動植物、事物に破壊的な影響を与えるものである。その影響について、自然科学的な計測データの蓄積をするにとどまらず、それを体験した人々にどう感得されたかを人文・社会科学的な見地から聞き取っていくのが重要であることを高倉は指摘しているわけである。本稿ではこの立場にもとづいて、災害が地域の住民にどのように感得されたかにかんする聞き取りデータにより、豪雪の被害とその対応状況を明らかにしていきたい。

本稿では、以上の知見をふまえ、とくに都留市住民の居住と豪雪の関係を扱うこととしたい。後に確認するように、都留市は東京や神奈川から富士山方面に往来するときの主要交通路となっている。今回の豪雪ではその影響で地域外からの帰宅困難者が数多く発生した。この帰宅困難者に対しては地域社会で特別の対応がとられたが、これにかんする報告は長大になるため、稿を改めて詳細に論じることとしたい。本稿では、地域内の豪雪の状況とその対応にかんするできごとを中心に記録することに注力する。

以下、本稿は、研究のフィールドとなっている都留市の概況の確認(第2節)、豪雪とその対応の実情(第3節)、結び(第4節)という構成で、地域住民からの聞き取りデータを示しつつ進めていく。

## 2 都留市の概要<sup>4</sup>

都留市は山梨県東部にある人口3万人あまりの市である。東京都内には速達の電車を使えば1時間半あまりで行くことができる。地勢は山がちで、可住地面積は市域の15.7%にとどまっている(都留市役所政策形成課, 2014a: 2)<sup>5</sup>。集落は谷沿いにできしており、それぞれの集落間には山の尾根が伸びている。トンネル等の自動車道路の連



図1 市内の小渋滞のようす(筆者撮影)

4 本項の記述は都留市編『都留市の現状』および『都留市のこれまでの人口推移と将来人口推計』によっている。

5 東京都の可住地面積が圏域の63.6%(出典:総務省統計局編・統計でみる都道府県のすがた2015)であることを考えれば、土地利用の制約が大きいことがわかる。

絡のない場合、尾根を大きく回り込まねばならず、各集落間の移動は容易ではない。

都留市の人口は 2000 年に最大 (35,513 人) に達したあと、減少しつつある (2010 年時点で 33,588 人) (都留市役所政策形成課, 2014a : 4)。とはいえ後述のリニア関係事業の影響もあってか、山梨県全体と比べると人口減少の始まりは遅くなったようである。

都留市中心部と他市町村を結ぶ主な道路は国道 139 号と中央自動車道富士吉田線である。国道 139 号は、都留市内では概ね片側 1 車線の道路で、側方への迂回路が十分ではなく、軽微なものであっても前方で交通の妨げになる現象があると、しばしば交通渋滞が発生してしまう (図 1 参照)。鉄道は、隣接する大月市の大月駅から富士急行線が富士吉田、河口湖方面まで伸びており、市民の足になっている。ただ、これは国道とほぼ並行して走る路線であり、国道沿線以外の地域からは鉄道駅へのアクセスは容易ではないものと思われる。その他、都留市内にはリニア中央新幹線の実験線があり、2027 年に品川―名古屋間の開業を予定している。

都留市は内陸部に位置し、市域の標高も 500 メートル前後であるため、冬の寒さはやや厳しく、最低気温は零下 5 度を下回る日が続くことも多く、降雪をみることもある。夏は関東平野部なみに昼の気温は上がるものの、最低気温は 20 度を割り込むこともあり (都留市役所政策形成課, 2014a : 3)、全体的に気温の日較差が大きい土地柄と言えよう。

産業面では、第一次、第二次、第三次産業の比率は 1.4%、37.2%、61.3%となっている。全国の値と比較してみると (それぞれ 5.1%、25.9%、67.3%)、都留市では第二次産業の比率が明らかに高いことが目に留まる<sup>6</sup>。なお、2013 年の製造品出荷額<sup>7</sup>は 564.8 億円あまりであって、山梨県は果樹等第一次産業の比率の高さ (13.5%、2010 年時点) で知られているが、これは主に甲府盆地を中心とした地域の特徴で、都留はこの特徴にはあてはまらないこともわかる。また市内の勤労者の 7 割弱が都留市内に勤務し、3 割強が市外 (多くは隣接する富士吉田市、大月市、富士河口湖町) に勤務している状況である (都留市役所政策形成課, 2014a : 25)。

また全国的にも珍しい都留市の特性として、比較的小規模の自治体ながら、1960 年に市立大学として設立された都留文科大学を擁していることがあげられる。都留文科大学に 2014 年 5 月時点で在籍する学生数は 3,350 人であり<sup>8</sup>、全員が都留市内に住んでいるわけではないとはいえ、学生人口は概算で市人口の 1 割を占めるまでになっている。また都留文科大学は全国各地から入学者を集める大学であり、国内の他大学と比べても、出身地から見た学生の多様性は相当高い部類に属するといえよう。こうした学生のうち都留市近辺に就職する人数はそれほど多くはない。卒業生は出身地や都内その他の大都市圏などで仕事を見つけるケースがよくみられるようである。

また都留市は関東の都県から世界遺産に指定された富士山と富士北麓地域に向かうとき

6 国勢調査 (2010 年) による。なお、都留市の第二次産業のうち、機械金属工業のありゆみについては青野 (2005) がくわしい。

7 工業統計 (2013 年) による。

8 都留文科大学ウェブサイト (<http://www.tsuru.ac.jp/guide/disclosure/public/people/index.html>) による (2015 年 5 月 4 日確認)。

に必ず通過する場所である。富士山の世界遺産指定にともない、最近はとくに外国人観光客が増加しているという見解<sup>9</sup>もあり、他地域との交流人口が増大しているようである。

以上の情報を総合すると、都留市については次のようにまとめることができるだろう。まず、都留市の地勢は山がちで、冬の寒さは日本国内ではやや厳しい地域であるといえる。また、人口規模は大きくないながらも 60 年の歴史のある都留文科大学を擁していること、そのため全国から流入する若年人口の比率が高いことが市の特色としてあげられるだろう。交通面では鉄道、道路が地域を縦貫しているが、山がちな地勢もあり、縦貫道路から派生する交通は至便とまでは言えず、縦貫交通手段が何かの要因で不調になると、その他の交通手段を確保することは容易ではないということが言えるだろう<sup>10</sup>。

### 3 2014 年 2 月豪雪の実情とその対応

#### 3.1 豪雪被害の実情

以上の地域特性をふまえて、都留市の 2014 年 2 月豪雪の状況を確認していこう。まず積雪の状況にかんしてであるが、都留市役所での聞き取りでは消防署計測で 108 センチメートルという記録が残っているという<sup>11</sup>。この積雪は本格的な豪雪地域では問題にならない程度の積雪という見方が可能である。しかし、除雪対応可能な雪の量には各地域での「固有値」があり、それを今回の積雪は大幅に上回ったものとみられる。山梨県の担当者の一人であった山本はこのことを次のように書き残している。

今回の豪雪では、甲府地方気象台 120 年の観測史上最大の積雪を記録し、現有除雪能力をはるかに超えたことにより道路網が途絶したもので、結果的に県民生活に大きな打撃を与えました。しかしながら、委託業者による除雪や他機関による支援除雪においても、精いっぱい対応であったと考えております。しかしながら、課題を認識させられたことも事実であり、これらを踏まえ除雪体制の強化に取り組んで参ります。

最後にこの紙面をお借りして、今回の豪雪にあたり、本県に対して様々な支援を頂いた各位に、改めて心より感謝を申し上げるとともに、今後も、雪の経験の少ない本県に対し、ご助言やご指導をいただけますようお願いいたします。(山本, 2014:106)

山本のいうように、山梨県は比較的寒さは厳しいが降雪はそれほど多い地域ではなく、雪への地域的対応の経験はそれほどなく、雪害対応体制が十分に整っていなかったものであ

---

9 山梨県、平成 25 年山梨県観光入込客統計調査、7 ページ。山梨県全体の傾向であり、富士北麓地域ではさらに増加率は高い可能性もある。観光シーズンの富士急行鉄道では外国語が飛び交う様子は珍しいものではない。

10 山梨大学地域防災マネジメント研究センターは、地震時に山梨県が孤立する可能性を指摘していた(山梨大学地域防災マネジメントセンター, 2011: 2)。今回の豪雪災害で同様の孤立が実際に生じたことになる。

11 2014 年 12 月 14 日、都留市役所での聞き取り。

ろう。行政当局の依頼により山梨県外から除雪の応援に入った人々や機材を目の当たりにした都留市民からは次のような語りが得られている。

### 見たこともない豪雪とその除雪について

——（筆者注、新潟の人が）「この雪は新潟に降ればたいしたことないんだよ」と話していた。「降るところに降ればこんなにならないのに、降ってはいけない場所に降るとこんなになってしまうね」という話だった。<sup>12</sup>

——新潟から応援の除雪車が来たときには「すごいな、こういうので掻くんだ」と感嘆した。都留で行なわれている除雪とは全然パワーが違った。すごく大きな除雪車で、ローラーにモグラの手みたいなものがついていて、それで雪や氷を掻いて横に跳ね飛ばしていくというものだった。運転手と話をしたら「なぜ雪が降るのにこういう除雪車を用意していないんだ」という話になった。「たかがこのくらいの雪で騒いでるの」という調子だった。山梨では新潟ほど降らないので、そこまでは用意していなかったのだと思う。「これほど降ったのは初めてですよ」という話をしたら「そうか」といって除雪を続けていってくれた。除雪車が行った後にはきちんと道路の路面が見えていてちょっとした感動をおぼえたことを記憶している。<sup>13</sup>

都留市では20～30センチメートルの積雪があるのはそう珍しいことではなく、そうした積雪であれば除雪対応は不可能ではなかった。しかし、今回の積雪にかんしてはそうした対応をとる前に一度に大量降雪があり、身動きが取れなくなってしまったもののような。ふだんの積雪への対応と今回の豪雪の違いについては、次のような語りがある。

### ふだんの積雪との違い

——都留近辺では20センチから30センチ降り積もることは珍しいことではない。それが根雪になるという心配もなく、数日すれば凍り付いているだけになってしまう。ただ、ときおり30～40センチの積雪があるときもあって、そういうときには家から車を出すために雪かきをする。その時には先の水平になっている「角スコ」というスコップを使う。それで雪かきをした後に、除雪を行なった道を県道まで、家の軽トラックで踏みしめて道を作っておく。そのようにしておけば、通常の積雪のときはたいてい翌朝も県道までは出られる。

大雪の日にもその作業をした。その前日くらいから50センチくらい降っていたが、軽トラックであれば機動力があるので夜の11時くらいまでは県道までは出られた。自宅はコミセンのすぐ近くだが、そこから少し行くと市道に出られる。距離の短いところを5、6往復して、「これだけやれば翌朝も大丈夫だろう」と思ってその晩は就寝した。翌朝起きてみると、そういう作業は全然意味がなかったことがわかった。朝起きたらさらに倍ぐらい積もって、大変なことになっていた。その時点では1メートルくらいは積雪があった。<sup>14</sup>

このように、都留市の住民もあるていどは雪への備えをしていたもののようであるが、その対応では今回の豪雪には歯が立たなかったという面があろう。

先に確認したように、都留市には他地域から都留文科大学に進学してくる学生が少なくな

---

12 2015年1月19日、都留市内で聞き取り。

13 2015年1月5日、都留市内で聞き取り。

14 2014年11月11日、都留市内で聞き取り。

い。そうした学生のうち、豪雪地帯の出身者は、都留市での積雪対応にかんして住民が雪に不慣れなのを心配しながら見ていたもののようだ。ある北陸出身の学生の語りを見てみよう。

### 雪国出身の学生の語り

——北陸であれば、町の雪対策は都留とは比較にならないくらい進んでいる。道の真ん中から融雪用の水を出したり、除雪の体制も整備されている。しかし都留ではそうした体制がまったくと言ってよいほど整っておらず、一晩してから雪かきなどを開始したように見えた。北陸出身者からすると、それでは対応が遅すぎたように思う。雪は時間がたつと水を含んで重くなり、凍り付いてしまう。気づいたら100センチ以上の積雪でどうしようもない感じになっていた。除雪車も豪雪があつてから数日間は来なくて、いつ来るのかと思っていた。また除雪にあたるのも雪国で使われているような本式の除雪車ではなく、ショベルカーのようなもので、これは雪国で使っているものとは違うな、という印象だった。また雪の降った日にすこし外に出ようと思って周囲に眼をやると、周りには雪かきしている人は確かにいっぱいいるのだが、皆、道路のほうに雪を積み上げていて、これは通行の妨げになるのでまずいな、という印象を持った。北陸では指定の雪捨て場はわかりやすいし、近くに川があればそこに雪を入れれば流れていくのでそう大きな問題にはならない。ただ都留では雪に不慣れな人が、車庫に積もった雪に水をかけて融かそうとしてかえって重みで車庫を破損させたということもあり、「皆、本当に雪には慣れていないんだ」ということを実感した。<sup>15</sup>

このように、都留市はある程度降雪のある地域とはいえ、その経験では通用しないほどの豪雪だったため、あちこちで豪雪による被害が拡大したもののようである。こうした豪雪被害で、典型的なものは雪による交通途絶のため、食糧や日用品が手に入らなくなってしまうことだった。

### 交通途絶による物資の欠乏

——豪雪後、数日してからスーパーマーケットに足を運んだが、もうすでにそのころには店頭から食料類はほぼ払底していた。残っていたのは「セロリ」くらいだった。缶詰も冷凍食品も、肉も魚もカップ麺も何もなかった。それほど物が無いというのは生まれて初めて目にした状況だった。<sup>16</sup>

——自宅の灯油は90リットル入るタンクと200リットル入るタンクがあるのだが、降雪後4日ほどで一つのタンクが払底しかけ、なおかつ近くスタンドでもうすぐ灯油がなくなるといふ看板が出たので夫とともに灯油タンクを持って二人で買いに行った。私たちの後、数人くらいで灯油は売切れてしまったようだ。車が1週間雪で往来できなかった<sup>17</sup>のでそういう

15 2015年1月15日、都留市内で聞き取り。

16 2015年1月15日、都留市内で聞き取り。

17 交通が不自由だった期間は地域によって異なる。都留市役所の防災無線記録 ([http://www.city.tsuru.yamanashi.jp/forms/info/info.aspx?info\\_id=32689](http://www.city.tsuru.yamanashi.jp/forms/info/info.aspx?info_id=32689)、2015年5月5日確認)によると、2014年2月26日からすべてのごみの収集を再開するという連絡がなされている。実情はさまざまだが、各地区である程度交通の見通しがついたのは大量降雪から10日を経過したこの前後、もしくはそれ以降の時期とみてもよいのではなかろうか。

ことになってしまった。<sup>18</sup>

——飲食店によっては、なかなか体制が整わず、閉店していたところもある。暖を取らせるくらいのことはできたが、雪で供給が追いつかなかったり、人手が足りなかったりで食事を提供できなかったケースもあったようだ。富士吉田では富士急ハイランドにヘリで物資を下したと聞かすが、都留でもヘリで野球場に物資を下したということがあったようだ。<sup>19</sup>

——（筆者注、居住地区では）食べるものがないという話はあまりなかった。ただおかずに乏しいという話にはなった。乾物やネギなどで味噌汁をつくっておかずにはできたが変化に乏しかった。新鮮な魚とか肉とかは望むべくもなかった。2 週間の献立としては、自分は麺類が好きなのでうどんとかそばとかをコンスタントに作っていた記憶がある。<sup>20</sup>

このように、食料品や日用品が手に入らなくて困った、もしくは備蓄してあるもので何とか過ごしたという語りは多くの人から聞かれる。これは、先に都留市の地域特性の項で述べたように、都留市と隣接地域とを結ぶ交通手段がそれほどなく、雪によってそれが途絶してしまうと、一度に物資の供給が滞ることになったことをあらわしていよう。とくに道路の交通途絶を招いたのは、大量の積雪もあったが、同時に雪で動けなくなった通行中の自動車が除雪作業の妨げになっていたことも大きかったようだ。

### 雪で動けなくなった自動車

——雪の中を何度も倒れながら道を作って、かき分けて進んでいったが、広い道路まで出る 40～50 メートルあまりの距離を進むのに、大変な時間を要した。広い道まで出ると、踏み跡があって、そこから国道までは 300 メートルくらいだった。国道まで出れば駅の近くで、駅の近くの坂のあたりには動けなくなった車がたくさん止まっていた。<sup>21</sup>

——車が置いてあるままではいつまでも国道が開通しないので、小学校のグラウンドを重機で雪かきをして、そこに車を入れようということになり、夕方以降雪をかきはじめた。雪をある程度かきおわって、車中にいる人たちに車の移動をお願いした。もちろん鍵はつけたまま置いてある車もあったし、連絡先を書いておいてある車もあった。そういう人たちを順次誘導していった。<sup>22</sup>



図 2 雪で動けなくなった自動車  
(写真提供：都留市役所)

18 2014 年 12 月 8 日、都留市内で聞き取り。

19 2014 年 12 月 8 日、都留市内で聞き取り。

20 2015 年 1 月 5 日、都留市内で聞き取り。

21 2014 年 12 月 5 日、都留市内で聞き取り。

22 2014 年 12 月 5 日、都留市内で聞き取り。



これらの車には、都留市内を通過中の人びとが多くいた。そうした人々は296人にも  
のぼったという<sup>23</sup>。その他、年配者、妊娠中の人、定期的に医療機関にかからねばならな  
い人など、降雪による交通途絶で大変な苦勞をした人が少なくないようである。建物にか  
んしては、雪の重みで家屋倒壊した事例や家屋や車庫などの屋根が破損した事例、農業で  
のハウスへの被害、内水面漁業での施設への被害があったという<sup>24</sup>。

また、この時期は受験シーズンと重なっていたこともあり、交通途絶の影響で受験会場  
まで移動できず、大学入学試験の受験を断念せざるを得ないケースもあった。そうした受  
験生は次のように語っている。

### 雪で交通手段を奪われた受験生の語り

——そのときは今、自分ができることは勉強だと思って、雪関係の対応はすべてお父さんと  
お母さんに任せて、今日はいけなくても明日はいけるかもしれないからというので、ずっと  
勉強をしていた。しかし結果的には思うようにならず、大変残念だった。(中略) 100年に一  
度の大雪にまともにあたってしまったのは「運命だったのかなあ」とも思う。ほかの学校の  
受験のために先に都内に出ていた友人たちは受験はできた  
が、その後大雪のため山梨に戻れなくなってしまった。一度  
山梨に戻るつもりで、次の受験先の教材を持っていなかった  
から大変だったという話を後からした。<sup>25</sup>

またこの受験生の母親は次のように語っている。

### 受験生の母親の語り

——高校の先生に「どうしようか」と相談をした。「今まで  
電車も止まったことはないし、きっと、一日たてば大丈夫」  
とそのときは言っていた。ところが電車も動かず、志望大学  
に土日の朝に電話をしたところ「皆さん来てますから」、「山  
梨だけが特別じゃない」と言われてしまった。「いかなる手  
段を使っても、道路にも出られない、公共交通機関も止まっ  
ている、高速も全然通じない」という話をしたのだが「じゃあ、  
一応、努力だけはしてください」というのが受験志望校の対  
応だった。高校の先生もずいぶん大学側には言ってくれたが、  
結局がちが明かなかった。もう1日目はあきらめて2日目に  
賭けようということに家族の間では話がついた。しかしこう  
いうことをどこに言ってよいのかわからなかった (中略)。

あの時期はソチ・オリンピック報道一色の時期で、山梨の雪害のことが報道では全然取り上  
げられなかった。こちらは本当に、オリンピックどころではなくて、食べるものもないとい  
う状況だった。家から出られないのは、雪処理が進むのを待てばよいのだけど、受験に行け  
ないということになったのには本当に困った (中略)。受験であっても1日前に出ると考える



図3 豪雪で通行不能に  
なった富士急行鉄道  
(写真提供：都留文科大学・  
杉本光司教授)

23 広報つる (2014年3月14日臨時増刊) による。こうした人々の実情や支援内容にか  
んしては、重要なポイントであるので、稿を改めて論じたい。

24 2014年12月14日、都留市内で聞き取り。

25 2015年2月19日、都留市内で聞き取り。



のが一般的で、いくら冬季だとはいっても 2 日前に現地入りするのを考えるのはいかにも大げさだというのが普通の感覚だと思っていた。実際のところ、受験日 2 日前の午後でももう都留からは出られなかった。しかしその判断については、自分が親として受験を甘く見ていたのかという思いはある。气象台にも記録がないほどの豪雪の日にまさかあたってしまうとは、考えてもみなかった。<sup>26</sup>

この例に示したような、受験生（ならびに病院にかかる必要のある人など）は、交通の途絶によってきわめて重大な結果がもたらされるリスクがある人々である。とくに母親の最後の語りは印象的である。推測するに、早く受験会場近くに移動する選択をとるのは、費用面の他、受験生本人の環境面でもプラスとはただちに言えないこともありえ、さまざまな条件を比較衡量したうえでの出発日程決定であっただろう。ところが記録的な豪雪に見舞われたことで、この女性が自身の判断を問い直さざるをえなかったことについての心情が語られている。受験は、その成否がその後の人生に少なからず影響をおよぼしうるのである。この種の特異的なライフイベントと災害の関係は、今後さらに問われる必要があろう。

ここまで、今回の豪雪での被害の諸相を確認してきた。次に、この豪雪に市当局や住民はどのように対応したかについてみてみよう。

### 3.2 豪雪への対応

災害時には行政当局に多くの仕事が集まることはよくみられる現象である。都留市役所でもこれは同様で、市役所でこの間の対応にあたった担当者のひとは、対応の実情について次のように語る。

——降雪時は防災の担当だったので、大雪の警報が出た時点で配備態勢に入った。そこに来てあれだけの雪が降ったので、4 日間市役所内に泊まり込みであった。防災担当職員の中には 5 日、6 日と自宅に帰らなかった者もいた。<sup>27</sup>

市当局は、除雪対策本部、豪雪対策本部、災害対策本部を 14 日から 15 日にかけて設置した。それらの組織をもとに降雪直後の道路除雪（国道県道含む）、要援護者対策支援、帰宅困難者（避難所）支援設置、しばらくしてからの雪被害対応（主として家屋）、通学路対策、自治会などへの除雪依頼、さらに後の雪害相談対応（生活再建）へとフェイズを変えながら災害対応を進めていった<sup>28</sup>。住民や帰宅困難者への市当局からの情報提供や連絡は防災行政無線やエリアメールを活用しつつなされた。エリアメールは今回の災害対応の中では有効性の高かったものの一つということのようだ。一定の場所にいる人に連絡が

26 2015 年 2 月 19 日、都留市内で聞き取り。

27 2014 年 12 月 16 日、都留市内で聞き取り。

28 今回の豪雪にかんする市当局の対応については、非常に多岐にわたる。この間の対応経験については、資料的な価値も高いため、別の機会に稿を改めて記録を残しておきたい。

届くため、国道等で車に取り残された人たちに直接情報を届けることができたためである。

また除雪については、あまりの積雪のためすぐに市域すべてに対応が可能な状況ではなかったようである。そうした中で、住民や都留文科大学の学生の中から除雪に取り組む動きが出てきた。

### 除雪をめぐる語り

——豪雪の後、近所を見回ったら、多くの人が雪かきしていた。私も雪かきの輪に加わろうと思って、近所の家の人に雪かきの手伝いを申し出た。(中略) 豪雪の後3日くらいして、大学のクラスメートたちにLINEで「雪かきやろうよ」と呼びかけをした。LINEでつながっているのが50名のクラス中45名程度いて、朝から10数人は雪かきへの参加者があった。それだけ来てくれたのはうれしい驚きだった。どこも同じようにひどい状況で、まずは人通りの多いところから雪かきに取り組もうということになり、都留文科大学の周囲にある音楽棟や児童相談所のほうの雪かきに学生有志で取り組んだ。ボランティア登録は方法がわからなかったのしなかった。雪かきを皆でしていたら、近所の老婦人が「コーヒー飲む？」と差し入れをしてくれたり、「ありがとうね」と言って通っていったりする人がいた。その日の午後には文大の別学科の学生たちも雪かきの輪に加わり、多くの若者が雪かきに汗を流したと思う。しかし、雪かきの道具がないのには困った。気持ちはあっても金属製のスコップがないとどうにもならなかった。都留文科大学の学生は全国からきているので、雪には慣れっこの学生がいる反面、「雪かきは初めて」という学生もいた。(中略) 雪国の知恵が活かされたと思うのは、長靴を持っていたことだ。自分では必要ないと思って「使わないよ、絶対に」などと言っていたが、母が「お願い持っていって、なにかあったら助けに行けないから」と無理に持たせてくれて、それが雪かきのときには活きた。長靴を持たせてくれたことについては、「お母さん本当にありがとう」と感謝しきりだった。<sup>29</sup>

### 大学生ボランティアのようす

——事務所まで来たら入口に除雪した雪が盛ってあってとても中に入れる状況ではなかった。とはいえ、事務所に入れないと困るので除雪を自分でやっていた。その部分も都留文科大学の学生20人ほどが雪かきを手伝ってくれた。1人で雪かきするのと20人で雪かきするのは違う。やはり手数が大事だとそのとき思った。また文大生は全国からきているので、雪国出身の学生もあり、そうした学生はやはり上手である。反対に雪に慣れていなくて、長靴も持っていないような学生も中にはいた。とはいえ若いし、元気があって人数もいるので頼りになる存在だった。<sup>30</sup>

——都留文科大学の学生らの面倒を普段からよく見ていたため、その機会に学生らがボランティアをしてくれて助かった。雪がやんで少し時間がかかったが家の前まで雪を掃ぎに来てくれた。学生らがボランティアをしているとき、方々の家でお茶やお菓子を出して感謝の意をあらわしていたのが記憶に残っている。学生らの手が届かなかった時期は、家の周りの雪かきを腰の痛み止めを飲みながらやっていたような状況だった。そうしていたら若者らが5人くらいでやってきて雪を片付けていってくれた。降雪直後もそうだが、数日後でもその種のボランティアの需要はたいへん大きい。<sup>31</sup>

29 2015年1月15日、都留市内で聞き取り。

30 2014年11月15日、都留市内で聞き取り。

31 2014年12月8日、都留市内で聞き取り。

## 除雪にあたった男性の語り

——地区の総代さんや役所から電話連絡があって、雪の置き場に苦労しながらも除雪作業は行なっていた。自分は町内で顔を知られているので、雪を個人宅の前に一時的に置くときでも少々ことは大目に見てもらえた。外部から入ってきた業者は顔を知られていないので、雪を玄関先に置いていて、苦情を言われることになった。その点、自分は作業を進めやすかったと思う。<sup>32</sup>

雪の置き場には各地で苦労があったようだが、各地で住民・学生や市当局の依頼を受けた建設関係事業者の手により除雪作業が行なわれた。雪の一部は学校のグラウンドに運び込まれることになったが、ふつう雪には除雪時に土や砂利が混じるため、グラウンドが荒れてしまい、その対応には市当局も 6 月頃までかかったようである<sup>33</sup>。

降雪後しばらくすると市当局からの要請で NPO や建設関係の事業者で屋根の雪下ろしが行なわれるようになった。除雪や雪下ろしに取り組んだ建設関係事業者は次のように語っている。

——除雪の際に市役所や県から頼まれることはよくあることだ。いつもはだいたい場所を決めて除雪していた。ただ、ウチでは除雪の仕事を受けるのは一度やめていた。景気も良くなかったので、重機も売ってしまっていた。ただ、バックホー（ユンボ）があったので、緊急時でもあるから手伝ってくれという話になった。小さな重機では雪が多すぎて動けず、バックホーのほうが動けたということもある。このときは普通に重機で雪を押すだけでは動けず、ある程度ショベルで雪を払って雪の深さを減らしておかないと、重機でも押せるものではなかった。

（中略）大雪が降って水曜・木曜など次の週になると屋根の雪下ろしも頼まれた。市役所のホームページと CATV に連絡先が載せられたのが大きい。（中略）屋根の雪下ろしのときは、命綱をつけてロープに吊り下がって仕事をした。事故が心配なので、社員にはさせられなかった。結局自分一人で雪下ろしの仕事はこなした。一家につき数万円程度の報酬だった。最初のころは無償で、という話もあったらしいが、さすがにそれはないということで、東北地方のほうの相場で計算した。非常に根気のいる仕事で体力的にも大変だった。（中略）道路の除雪や屋根の雪下ろしなど含め 1 週間から 2 週間はまるまる雪かきの仕事ばかりしていた。<sup>34</sup>

この建設事業者は、豪雪被害が拡大した原因の一つに建設関係の事業者が最近減少しつつあることをあげている<sup>35</sup>。地域にある重機の数、豪雪時には災害への対応力の指標となるという考え方である。都留市内の建設関係の事業所数は 2001 年をピークとし、2012 年までで 26.2% あまり減少している<sup>36</sup>。建設関係事業所の減少が、除雪対応にどのような影響をもたらしたかについての詳細は今後の研究課題とし、さらに深く検討してみたい<sup>37</sup>。

32 2014 年 12 月 9 日、都留市内で聞き取り。

33 2014 年 12 月 16 日、都留市内で聞き取り。

34 2014 年 11 月 15 日、都留市内で聞き取り。

35 2014 年 11 月 15 日、都留市内で聞き取り。

36 事業所・企業統計調査（2001）および経済センサス基礎調査（活動調査）（2012）による。

37 このような指摘は建設業界団体からも行なわれている。詳細は全国建設協会除雪業務に関する検討 WG（2010）を参照せよ。

以上のように住民、企業、行政がそれぞれの立場で災害対応にあたってきた。住民のボランティアのうち、社会福祉協議会に記録のある活動人数については、下の図4のような数字が残っている。また、記録のある活動者のうち県外出身者は23%を占め<sup>38</sup>、この中には県外からのボランティアのほか、県外出身の大学生も含まれている可能性がある。その他、これ以外にもボランティア登録をせずに活動にあたった人びとは相当数いるものと考えられ、実情について今後も調査を続けていきたい。

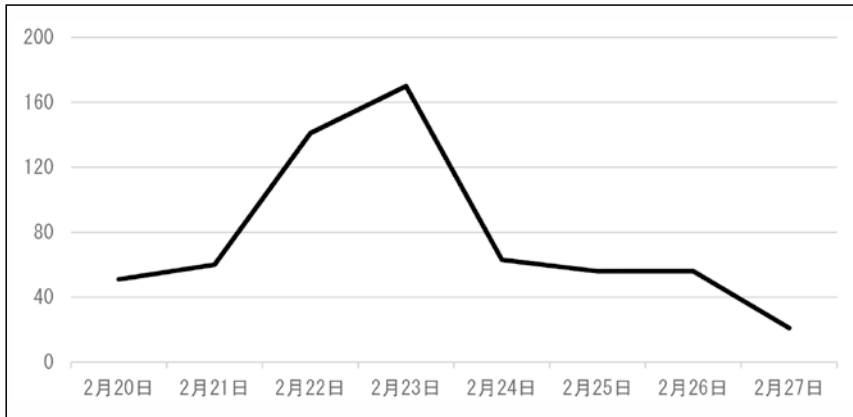


図4 活動実働人数 (出典：都留市社会福祉協議会記録)

結びの節では、都留市の地域特性が以上のような雪害の発生、また地域的対応とどのような関係にあるかについて論じてみたい。

#### 4 結び

ここまで、都留市で豪雪を経験した人びとの語りを中心に、被害の実情と対応について確認してきた。ここまでの検討にかんして、被害や対応の実情と都留市の地域特性との関係をまとめてみると、次のようになるだろう。

まず、自然条件の面からみると観測史上最高とも思われる記録的な豪雪がこのとき都留市周辺で生じたことがあげられよう。都留市周辺は比較的冬季の気温が低く、寒さが厳しいという特徴があり、これまでもある程度の降雪をみることはあった。地域でも相応に降雪に対応するための生活習慣をもっていた人々はいた。しかし、今回の豪雪は、そうした備えをはるかに上回るもので、これまでの経験では対応が困難であり、家屋や産業設備などに被害が発生した。

第二に、都留市の地勢の特徴として、山間の谷間に集落が広がり、道路も集落内部を縦貫するように形成されていて、迂回路が十分にあるわけではないということがあ

38 出典、都留市社会福祉協議会記録。

などのさいには、こうした道路で走行不能になる車両が生じると後続の車両が側方へ迂回できず、移動が極端に難しくなるということがある。今回の雪害で多数の帰宅困難者が生じた背景にはこのような地勢と道路状況があるものと思われる。またこれらと表裏一体のことだが、都留市周辺は富士山北麓地域と関東平野部、静岡方面を結ぶ交通が集中する重要な経路になっており、交通量が多いことも今回多くの帰宅困難者が生じた背景にあるだろう。

第三に、こうした交通の途絶により、人の移動や物資流通が滞り、さまざまな被害が生じたことをみた。外部との交通接続が閉ざされたことにより、陸運に依存した地域社会は消費生活の面で多大な影響を受けた。同時に、食糧や日用品などを備蓄していた住民が、交通途絶が比較的長い期間にわたっても「なんとかしのいだ」事例があったことも確認できた。そして、これまでの検討で確認したように、そうした陸運途絶による被害の中には受験生のケースや病気のケースなど被害当事者に決定的な影響をおよぼすものもあった。こうした被害についていかなる対応がなしうか、今後も実情の解明から適切な対応の検討につなげていかねばならないものと思われる。

そして、当地の特徴として、市当局や住民による除雪作業のほか、人口の1割を占める都留文科大学の学生生活が除雪対応にあたっては相応の意味があったことがあげられる。都留文科大学の学生は全国から集まっており、雪に慣れた学生たちの経験が活かされる局面があったことは聞きとりのデータからも読みとれるだろう。

本稿では、市行政の豪雪への対応や帰宅困難者や帰宅困難者支援の対応については論旨の關係上踏み込んで論じていない。また住民や学生の除雪活動がどれほどの範囲で行なわれたかにかんしては未解明の部分も多い。こうしたポイントについてはさらに調査を行なって明らかにしていきたいものとする。

日本は世界的に見ても、地震や今回扱った豪雪に限らず、台風にとりも豪雨・洪水・高潮、土砂災害などが頻発する地域のひとつである。そうした災害が地域特性とどのように相互作用して発生するのかについて、本稿で行なったように被災した人びとがそうした災害をどのように感得したのかという視点から研究を行っていくことは、他の観点からの研究とともに、一定の貢献を災害研究になしうると考えられるのである。

## 【参考文献（五十音順）】

- 青野壽彦, 2005, 「首都圏周辺部における機械金属工業の展開：山梨県都留市機械金属工業の諸形相」, 『中央大学経済研究所年報』, 36:125-153.
- 気象庁ウェブサイト (<http://www.jma.go.jp/jma/index.html>: 過去の気象データ記録にかんするページ、2015 年 5 月 4 日確認) .
- 全国建設協会除雪業務に関する検討 WG, 2010, 『積雪地域の安定的・継続的な除雪体制の確保に向けて』, 全国建設協会除雪業務に関する検討 WG.
- 総務省統計局, 2001, 『事業所・企業統計調査』, 総務省統計局.
- 総務省統計局, 2012, 『経済センサス基礎調査（活動調査）』, 総務省統計局.
- 総務省統計局, 2015, 『統計でみる都道府県のすがた 2015』, 総務省統計局.

- 高倉浩樹, 2012, 『『とうしんろく』の経験: 個人的・主観的な体験と記憶の価値』, 東北大学震災体験記録プロジェクト (編), 『聞き書き震災体験: 東北大学 90 人が語る 3・11』, 22-27.
- 田中重好, 2013, 「想定外の社会学」, 田中重好・船橋晴敏・正村俊之 (編), 『東日本大震災と社会学: 大災害を生み出した社会』, ミネルヴァ書房, 275-328.
- 都留市役所行政管理課, 2014, 『広報つる (臨時増刊)』, 都留市.
- 都留市役所政策形成課, 2014a, 『都留市の現状』, 都留市.
- 都留市役所政策形成課, 2014b, 『都留市のこれまでの人口推移と将来人口推計』, 都留市.
- 水谷武司, 2002, 『自然災害と防災の科学』, 東京大学出版会.
- 山本修, 2014, 「平成 26 年 2 月豪雪の山梨県における除雪対応について」, 『ゆき』, 96:104-106.
- 山梨県, 『平成 25 年山梨県観光入込客統計調査』 ([http://www.pref.yamanashi.jp/kankou-k/documents/h25kankouirikomitoukei\\_houkokusyo2.pdf](http://www.pref.yamanashi.jp/kankou-k/documents/h25kankouirikomitoukei_houkokusyo2.pdf), 2015 年 5 月 4 日確認)
- 山梨大学地域防災マネジメントセンター, 2011, 『巨大災害に備えるため、今後 2 年間で取り組むべき山梨の防災対策』, 2-5.

Received : May 13, 2015

Accepted : June 10, 2015