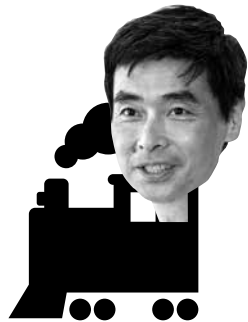


北海道の道を活かそう!

第9回



(あべ・ひとし) 1961年東京都生まれ。東京大学工学部都市工学科卒業、修士修了、博士1年中退。88年にJR東日本に1期生として入社し鉄道の実務と研究開発の経験を重ねた。2004年に退職して(株)ライトレールを創業。交通計画のコンサルティングに従事

「冬こそJR」を皆が願っている

平成一桁の「冬こそJR」

多くの道民は「冬こそJR」の宣伝をよく覚えているだろう。

平成一桁の頃、大雪の時に道路は頻繁に不通になり、バスは運休の中、JRはよほどでない限り運行し、道民の生活やビジネスを支えた。「ひと雪1000万円」とも言われ、雪が降るほ



2/7 平和駅構内

豪雪への対応は大変だが、自動車に対する競争力を持つチャンス(JR北海道HPより)

どJR利用が増え増収となった。

ところが近年は、道路の不通はほとんどなくバスも正常運行の中、鉄道が運休のケースが多い。多くの道民は「大事な用事の時こそJRは使えない」と言い、「冬こそ高速」と揶揄される。JRにとっては「ひと雪マイナス1000万円」となっている。

鉄道は自動車より雪に強い

本稿はJRの批判が目的ではない。JRが元気になることを願って書く。

鉄道はスノープラウと車輪で線路上の雪をはねのけられ、雪中で運行不能となることはほとんどない。対して自動車はタイヤで道路上の雪をはねのけられず、雪中で数百台以上が数日間立ち往生し、死亡すら発生する。また、人の目視頼りのため、ホワイトアウト

による多重事故も頻繁に起きる。

筆者はかつて長野で雪を徹底的に経験し、ベテランから「列車を止めると線路や架線に雪が積もる。走らせ続けられ積もらない」と教わり合点した。

課題は駅間での長時間停車

鉄道は雪に強いのに、2018年1月に信越本線の帯織付近で15時間、23年1月に函館本線の江別付近で5時間、東海道本線の京都付近で10時間、列車が駅間で立ち往生した。22年2月には札幌近郊列車のほぼ全てが3日間近く運休となった。原因はさまざまだが、多くの教訓を得られる。

▽先行列車から長時間空くと列車では排雪できない

▽猛吹雪での停車時のブレーキ不緩解

▽駅間緊急停止時の後続列車の抑止

▽分岐器への氷雪落下による不転換

駅間での長時間停車を防ぐ

雪のベテランが言う通り、大雪時は列車を止めず、臨時列車を設定してでも間隔を空けないことが効果的だ。ただし、列車で排雪する先の確保が必須条件であり、深夜帯の側雪(がわゆき)の処理が不可欠だ。通常の車両より広範囲まで排雪できるラッセル車や、雪を飛ばせるロータリー車を活用する。

かつては駅係員が2人一組で作業と列車見張を務め、列車運行を継続しながら分岐器のカンテラ灯火や落下氷雪の除去をしていたが、触車事故防止対策で線路内立入りが厳格化され、やりにくくなった。安全かつ効率的に線路内へ立入れられるシステム開発が望まれる。

鉄道が雪対策の主役に

200万人が集住する札幌市の冬は雪捨て場の確保が大きな課題だ。

鉄道は、効率的な排雪・除雪体制の構築による自らの運行の安定化とともに、密集地域の雪を郊外へ運ぶ機能を担えないだろうか。

雪運搬車両を開発し、線路脇の雪とともに道路の雪を受入れて郊外へ運ぶことで、都市機能の維持に貢献し、かつ増収となる。

多くの道民は「冬こそJR」の復活を願っており、北海道の活性化に貢献でき、JRの増収にもなる。