



第9回『冬こそJR』を皆が願っている』に、鉄道は

### 列車を問引くと雪が積もる

JRが18時までに除雪終了と説明しながら運転再開が翌日13時となり、航空便が連休手配されず、次々と到着した多数の人が行き場を失った。一部の人のみがタクシーや知人等の迎えの車で移動でき、千歳市街地まで雪道を5km以上歩いた人も多かった。

第16回『改めてJRと北海道の未来を願って』に整理したように、JR北

### JR窮地の根幹原因にメスを

その間に停車中の列車のブレーキ装置が凍結し、運転再開をさらに遅らす。多額の人件費と長大な時間を要する。のちに、写真のように徹底的に除雪し、部品の凍結除去で充分な

その上で、今後の策を検討する叩き台として、あるべき雪対応を提起する。積雪量が限度を超えると、列車の自

### 合理的・科学的な雪対応

J R北海道の役員・社員、無念の思いで退職した人達も、国の運輸政策の不作為の被害者だ。当事者が堂々と自己主張してこそ、本質的な問題解決の機運を生み出せるのではないか。今回の雪対応の災いを転じて福と為したい。

『2022.2札幌圏大雪の検証と改善策(中間報告)』より



排モ (排雪モーターカー)



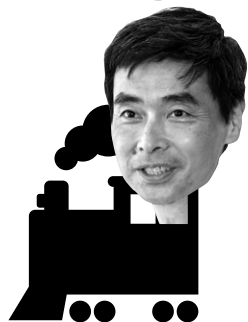
モロ (排雪モーターロータリー)

列車前頭にAIカメラを設置し、その画像解析で側雪量を解析し、降雪予測に応じた深夜の側雪処理計画を練る。そんな合理的・科学的な雪対応を技術開発したい。

## 阿部等の交通コンサルタント

# 北海道の鉄道を活かそう!

第35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。2005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

## 鉄道は本当は自動車より大雪に強い

### 新千歳空港に7千人滞留

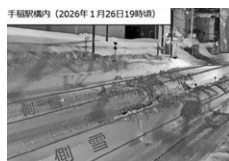
さる1月25~26日に、新千歳空港を発着する全ての鉄道・路線バスが止まり、約7千人が足止めされた。備蓄された毛布と寝袋が不足して配布されず、多くの人が床に雑魚寝となった。

列車の自力で雪をはね飛ばせ、それができない自動車より雪に強いと書いた。筆者がJR東日本の長野での勤務に

北海道が窮地に陥っているのは、経営安定基金の運用益が低金利で大きく減少したのに国が適正な財政措置をしていないからだ。雪への対応能力が低下したのもそれが原因だ。

もう一点重要なのが、はね飛ばすベースがあること。右写真のような側雪が限度を越してはいけない。それを処理するのが除雪車両。列車タイプと保守用車タイプがあり、後者の方が機動的に運用できる。

手稲駅での側雪 (JR北海道26.1.28 NEWS RELEASEより)



力でははね飛ばせない。今回の48時間降雪量65mmは記録的とは言え、1時間平均で1.4mm、ピーク1時間でもせいぜい10mm程度だ。3両編成でも30分おき以上の運行で充分にはね飛ばせる。