

## 雪 垣

「地吹雪」ということばにはじめて出会ったのは20年ばかり前、北海道鉄道建設の物語を書いているときだった。主人公・田辺朔郎は明治29年4月、北海道鉄道敷設法公布にともなって北海道鉄道部長となり、1千マイル幹線鉄道の実地踏査をしたが、明治31年1月10日、函館本線ルート雪上踏査中に小樽と桃内のあいだで猛吹雪に巻き込まれ、あわや遭難の憂き目に会っている。

のちに「雪は鷲毛に似て、飛んで散乱するという表現は、気温が低く、乾いた雪の降る地方にはあてはまらない。北海道では、パウダースノウが強い風に飛ばされて、まるで灰かぐらか白い煙幕を張ったようで、1間先も見えないこともある」と書いている。江戸に生まれ育ち、琵琶湖疏水建設の期間を京都で過ごした田辺にとって、地吹雪という現象はもちろん、その恐ろしさは想像をはるかに越えるものであったにちがいない。

北海道や本州北部の寒冷地でおこるこの現象が「地吹雪」と呼ばれるもので、粉のように軽い雪が強風で舞いあがり、視界を閉ざしてしまうから、鉄道や道路交通にとっては厄介極まりなく、非常に危険を伴う代物である。そこで田辺は鉄道敷設の際には風を利用して積雪を吹き飛ばす「雪垣」設置の必要を述べている。当時の雪垣は、一定した風の方向に対して、線路の片側に木の杭を立て、2メートルばかりの高さにむしろか板を張りつける程度のものであった。下を50~60センチあけておくことで、線路上の雪を風が吹き飛ばすため、レールの上に雪が積もらないように配慮がなされていた。

「雪垣」、なんと風情のあることばだろう。いまは「防雪柵」と殺風景なことばが用いられている。田辺の時代の木杭やむしろに代わって、鋼材の支柱や防雪板が用いられていることはいうまでもない。防音壁とは異なり、雪のある時期には3.5メートルほどの高さになる柵が、夏季には7.80センチの高さに折りたたまれて、視界を広めている。景観を損ねず、ドライバーに圧迫感を与えないようにとの配慮だ。

北海道や青森県、秋田県など寒冷地の道路を走ると、銀色の塗装が施された防雪柵を見かけることが多いが、冬季、夏季の操作はそれぞれの設置場所で職員が



田村喜子\*

行うのだと聞いて、地吹雪地帯での道路管理者の仕事は、気が遠くなるほどたいへんなのだと痛感した。

小樽で柴尾耕三さんに会った。防雪柵製造歴35年、設置距離600kmの理研興業株式会社2代目社長だ。話題が防雪柵のことになると、全身から情熱がほとばしるほど仕事に打ち込んでいるのが伺い取れる。

ひとくちに防雪柵といっても、設置場所によって地形や風向など気象条件が異なるから、それぞれの現地に対応して、問題点を一つ一つ克服していかなければならない。そのため事前調査は地吹雪のなかで行い、場合によってはいのちがけということもあるだろうし、防雪効果向上のための不断の研究、技術開発も求められる。柵の頭頂部に取り付けた誘導板付忍び返し柵によって、吹き溜まったパウダースノウを広い幅の道路の向こう側まで飛ばすことが可能になり、視程障害と吹き溜まりが解消されたようだ。

柴尾さんは拙著『北海道浪漫鉄道』を読んでくださっていて、「100年も前に田辺博士が、雪垣の下は2尺ばかりあけておくようにいっておられますが、いまもそのサイズは同じです。道路の上の雪を風が吹き飛ばすには、その高さがいちばんいいのです」と、専門家の立場から先人を評価なさった。

「北海道では降雪量が多くて地吹雪のはげしいところでは、1年に2度くらい通行止めになることがあります。それでも地吹雪のために高速道路での多重事故がよく発生します。私は事故がおこる前に、必要な個所に柵をつけたいのです」

地吹雪からドライバーを守る、それが防雪柵製造に生きる技術者の使命なのだ。

「雪垣」と私が口にしたとき、柴尾さんは思い当たるものがあったようだ。小樽の鉄道記念館に案内してくださった。そこにはむしろ張りの雪垣をめぐらした旭川駅のセピア色した古い写真が展示されていた。実際にはどれくらいの長さだったのか、古い写真からはよくわからなかったが、凜として地吹雪から鉄道を守っている雪垣には、古武士のような風格が備わっているように思えた。