

防災歳時記 (11)

—雪と闘う—

NHK 放送用語委員会専門委員

元 気象庁天気相談所長

宮澤 清治

大雪は豊作の兆し

「大雪は豊作の兆し」「冬降雪多ければ翌夏暑気強く豊作」ということわざがある。このことわざは、冬が寒く雪が多く降るような年は、気候力訓頁調であるので、夏も夏らしく暑く豊作になるだろうという意味である。

ところが、大雪の年は雪解けが遅れ、田植え時のかんがい水の水温が低い。したがって稲の発育が悪く、米の収量は少なくなるということがある。事実、終戦の年の昭和20年(1945)は、冬は非常に大雪だったが、夏は冷夏で大凶作となった。敗戦と不作で、国民は食糧難のどん底に落ちた。

最近、暖冬少雪が続いているが、4年連続の豊作である。昔のことわざは、必ずしも現代の世に通じるとは限らない。それにしても昭和20年の冬は雪が多かった。

日本一の豪雪地

積雪日本一といえば、昭和20年2月14日、国鉄(現 JR)が飯山線森宮野原駅構内で観測

した積雪の深さは7m85cmである。森宮野原は信越県境の長野県下水内郡栄村にある駅で、最寄りの栄村の森と新潟県津南町宮野原の集落の頭文字を、それぞれとって名づけた。



写真1 日本最高積雪地点(森宮野原駅)

昭和20年の冬は、未曾有の豪雪が降り、森宮野原駅で積雪量日本一を観測したほか、JR 二本木駅(信越線)、新井駅(同)では、一日の降雪量それぞれ195cm、180cmを観測した。これらも日本一の降雪量である。

また、近くの新潟県十日町市では、同年2月26日、積雪の深さ4m24cmを観測し同市の最深記録となっている。

キマロキの出動

「昭和 38 年 1 月豪雪」という豪雪がある。昭和 38 年(1963)1 月 23 日夕から、新潟県長岡市など中越地方は猛吹雪になった。俗に「3 寸雪」という 1 時間に 3 寸(10cm)も積もるひどい降りで、翌 24 日はもう大人の背丈を超えた。そのまま 1 週間降り続き、積雪の深さ約 4m に達した。

国鉄は 23 日夜からマヒ、新潟鉄道管理局管内で約 1 万人の乗客を乗せた 26 本の列車が、各駅で立往生した。自衛隊も出動し、連日 7 千人が除雪に当たったが、列車を救出するだけで 5 日間。遠距離列車が動き出したのは、16 日後の 2 月 8 日。国道もマヒし、経済活動も止まった。

SL 時代の鉄道線路の除雪には、除雪車を確保して、早くから機関車のカマの火をたき始めないと、ラッセル車を一番列車の前に通すのは難しかった。そのため、气象台の降雪量の予報は大切な情報で、国鉄も自営の気象観測を行った。雪国の气象台は、国鉄と協力して降雪量の予報法や降雪現象のメカニズムの研究に励んだ。

除雪車の運行は、雪質や降雪量によって異なるが、降雪量が 20cm 前後になると、ラッセル車やロータリー車が活躍する。ラッセル車を先頭にした機関車は、線路上の雪を押し分けて進む。ロータリー車は、回転翼を回し雪を遠くへ吹き飛ばす。

豪雪となり、線路の両側に雪の壁ができると、「キマロキ」が活動する。「キマロキ」とは、前から順に機関車(キ)・マックレー・ロータリー・機関車が接続された合計 4 両

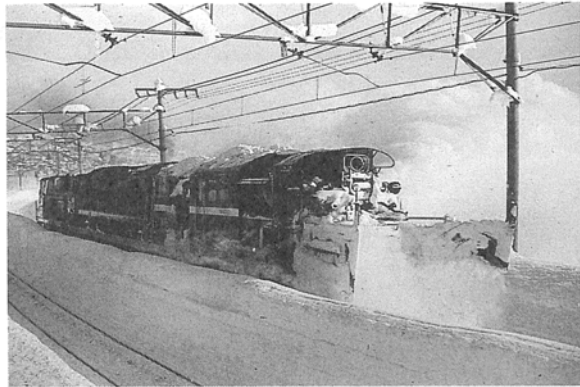


写真 2 ラッセル車 (旧国鉄提供)

の除雪車の大編成のことである。キマロキは、それらの頭文字で鉄道用語である。マックレーで壁雪を幅広く線路上にかき集め、ロータリーで遠くへ吹き飛ばすという仕組み。

キマロキの出動には、大仕掛けで数日間の準備と百人以上の作業員が動員された。

黒煙をあげ、大量の雪を吹き飛ばしながら進む姿は豪快そのもので、SL 時代の飯山線の冬の風物詩だった。

昭和 38 年 1 月豪雪を契機として、最新鋭の大型ディーゼル・ラッセル(DDI5 ラッセル)、DD14 ロータリーのほか中小型のモーターカー・ラッセルやロータリーが活躍するようになった。

北信濃では、粒々した雪がコンコンと降る夜は、物音ひとつしない世界となる。こんな夜は決まって大雪となり、朝早くラッセル車が出動する。信越線沿いに育った筆者には、SL ラッセル車の悲しげな汽笛の音が今でも耳に残っている。雪と闘うラッセル車の汽笛はなぜか悲哀をこめた音に聞こえた。