

## 防災歳時記 (51)

# —雪と闘ったキマロキ—

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

### 正確な降雪量予報を目指して

新潟県に接する長野県最北の村、下水内郡栄村にある JR 飯山線森宮野原駅は、JR 沿線の積雪量では日本一の記録を持つ。

1945(昭和 20)年 2 月 14 日観測の 7m85cm で、同駅構内にはその高さの柱が立ち、観光客の目を引く。

信越県境は、全国屈指の豪雪地帯で 4m 以



写真 1 日本最高積雪地点の柱  
(森宮野原駅、日付の  
2月12日は正しくは  
2月14日)

上の雪が積もることは珍らしくない。鉄道当局にとっては冬期間の運行をいかに確保するかが最大の悩みようだ。

1953(昭和 28)年 1~2 月の大雪で飯山線は長期間運休となった。これを契機に長野鉄道管理局の要請を受けた長野測候所では、飯山線、信越本線、大糸線の降雪量予報を始めた。毎日午後 4 時半までにその夜と翌日の降雪量を予測して、長鉄局に知らせる。同局はこの予報を受けてラッセル車の手配や除雪作業の確保に備えた。

蒸気機関車(SL)時代だから、大雪の降るおそれがあるときは、早くから SL 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が難しい。そのためにはどうしても「あすの朝までに××センチ」という、降雪量が必要だった。

近年はスパコンによる数値予報やレーダーなどのハイテク技術によって、降雪量予測が正確かつ迅速にできるが、半世紀も前の測候所では降雪量を予測することは至難のわざだった。予報官は、鉄道保線区が観測した局地的な資料を集め、降雪現象のメカニズムを研究し、降雪量予報の精度向上に励んだ。

## キマロキが大活躍した

1968(昭和43)年冬の飯山線の豪雪はひどかった。すなわち、同年1月25～27日は飯山線沿線では雪崩が頻発、2月12日までは雪で交通機関は大混乱し、2月1～6日は飯山線が全面運休した。2月1日の積雪(cm)は、飯山158、野沢温泉210、南小谷187(長野地方気象台:信州の気候百年誌、1988)。

当時、国鉄飯山保線区長だった藤倉正三氏(旧長野中学の級友)の自分史(2006年刊)によると、当時の状況はこうだ。

「十日町駅で保線区員に向かって『この雪は4だろうな(1時間に4cm積もる降雪強度,以下同じ)』と話しかけたら、『冗談でござんしょ、7はありやすで。こんな降り方が朝まで続け1mは積もりやすな』と方言まじりで答えが返ってきた。真っ黒い雲をにらめば直感でわかるらしい。

ラッセル乗務を終えて帰ってきた2人は『信越国境付近は荒れに荒れていやす。側雪がもりあがって、飛ばした雪が線路に落ちてしまいやす。どんなにとぼしたって、あの降りじゃあ“實の河原”でござんす。

降り方があんまりひでえので、雪のイクトツかわからねども、10以上はござんしょね』と興奮して叫んだ。

昭和43年1月27日、森宮野原駅構1内の積雪は4mを超えた。ついに“キマロキ”の出動を上局へ申請し、1月29日午前8時、その勇姿が飯山駅のホームに横たわった。

それから、2月8日までの11日間、懸命の昼夜にわたる排雪作業を続けた。区員130数名、除雪協力会員900名のみなさんは、眠ることを忘れ、それぞれの部署で頑張っ



写真2 昭和43年1月、飯山構内に到着した口・キ・マの勇姿(藤倉による)

た。

### (付記)

①キマロキ:往年の除雪列車。機関車+マックレー車(逆八字型の翼で線路両側の雪を崩して集めるかき寄せ車)+ロータリー車(羽根車を回転させ雪をはじき飛ばす)+機関車の4両編成のことで、頭の文字をとってこう呼んだ。

現在では、DD53型などのDL(ディーゼル機関車)の前面にラッセルヘッドを装着する方式と、ハイモという軌道モーターカーに除雪装置を装着する方式があり、後者の方式が多く見られるようになった。(外本哲郎ほか著、JR語の事典、日本実業出版社、2006)

②キマロキの運行に乗務する要員は、運行計画者、機関車乗務員、検車乗務員、保線乗務員ら約50人で編成された。系統が異なる乗務員が除雪というひとつの目標に向かって、雪をはね飛ばしてゆく光景は壮観であった。キマロキは、昭和43年2月8日を最後に飯山線からその勇姿が消えた(藤倉)。

③現在、北海道名寄駅の南にある「名寄市北国博物館」の野外に「キマロキ編成」が展示されている(冬期を除く)と、雑誌「ジバング倶楽部(2007年11月号、JR東日本)」にあった。