

北海道の道路を走って

作家
田村 喜子



北海道の道路を走っていて、「？」と思ったことがふたつある。

ひとつは、道路の上から下方に向けた矢印。紅白に塗り分けた矢印が、およそ200メートル間隔（車で走りながら見ていると、せいぜい50メートル間隔にしか見えないが）で路上を指している。反対車線にも裏向きの状態で並んでいる。都市部を走っても、山道を走っても、否応無く目につく矢印だ。

はじめて目にしたのは冬季だった。場所によって間隔が狭かったり、対向車線のものと同じ向き合っていたり、千鳥状になっていたりする。前方も右も左も雪に埋もれている道路上の矢印が、何のために取り付けられたものなのか、まったく想像がつかない。東京周辺ではめったに見かけることがない代物だ。

矢印の真下が路肩の位置になると教えられて、積雪の下の路肩を思い浮かべてみる。平坦な道路



だから脱輪しても谷底に落ちるわけでもないのに……。

雪のない季節に走って、スノーポールと呼ばれる矢印が車道の側線を指していることをようやく納得した。

地上からの高さ4メートル、視程障害がおきない間隔に立てられたスノーポールは、主に除雪作業車に道路幅を指示するのが目的なのだ。冬季の道路で見かける除雪作業車は、路上の積雪をすくいあげ、側線の外側へ吹き飛ばしてゆく。側線の外側には雪の塀が築かれる。紅白に塗り分けた矢印で示された道幅は除雪され、車の通行をスムーズにしているのだ。

それにしても…、と思う。除雪費は札幌だけでも約100億円ですから全道ではかなりの金額になるのだろう。春になれば跡形もなく溶けてしまう雪を取り除くことにかかる費用の大きさ。だが、除雪しなければ、雪に覆われた世界で、車は通行を阻まれ、人間は安心して暮らすことができない。経済効果もさることながら、現代人は最早、道路上の雪を多額の費用をかけて取り除かなければ、日常生活に支障をきたすのだ。

スノーポールは全道で20万本くらい設置されているという。それが十分なのかどうかはわからないが、積雪寒冷地で、一見たおやかなスノーポールは雪道の羅針盤なのだ。

もうひとつの「？」は防雪柵、地吹雪対策のフェンスだった。これは道路の片側にだけ設置されている。しかも雪のない時期には支柱だけが立っていたり、横に渡した金属板が積み重ねるようにたたまれていたりする。雪のシーズンになると金属板が塀のように広がるといった具合に、季節によって姿を変えるので、車の中で説明を受けても、もうひとつその仕組みや効用がわかりにくかった。

防音壁なら見慣れている。高速道路の両側に張りめぐらされて、外部へ洩れる騒音を緩和するかわりに、車内からの視界も遮っている。当然のことながら、季節によって姿を変えることはない。

そもそも「地吹雪」とは一体どんなものだろう？東京で暮らしていれば、地吹雪ということばを日常的に耳にすることさえない。私がこのことばに出会ったのは、20年ばかり前のことになる。

そのころ私は明治29年の北海道鉄道敷設法公布にともなって、北海道1000マイル幹線鉄道調査を行った北海道鉄道部長（帝国大学教授、工学博士）・田辺朔郎を主人公にした『北海道浪漫鉄道』を執筆していた。田辺朔郎は石のコレクターで、雅号を石齋と称した。資料の中の『石齋随筆』に「鉄道と雪」の項（ラジオ放送の原稿）があり、湿った雪と干いた雪（田辺は乾いた雪に干いたの字を用いてる。いまは粉のように軽い雪、パウダースノーと表現している）の記述がある。



「(前略) それ雪は鷲毛に似て飛んで散乱するという景色は湿った雪に適切な句で、雪は卍と振る中をというの干いた雪の景色ではありません。干いた雪の飛散する有様はまるで灰神楽の中にいる如く、また白い煙幕の中にでもある如く、一間先も見えないようなこともあります。吹雪に出会って道に迷ってしまうことのあるのは、かようなためであります。(中略) 干いた雪のある地方では、風のために雪が吹き飛んで来て、鉄道線路上に吹き積んで困りますから、風を利用して線路上の雪を吹き飛ばすために、雪垣というものをつくります。一例を申せば線路の片側へ杭を立てまして、これに藁か板を高さ二間ばかり張り詰めまして、下の方を二尺ばかりあけておきます。すると吹いてくる風がこの藁か板に当って激しまして、鉄道線路のレールに雪垣の下の方のあいているところをはげしく吹きますから、雪を吹き飛ばします。したがってレールの上へ雪が深く積もりません。もし風の方向が反対になったらかえって邪魔になるであろうと思われませんが、干いた雪の吹き飛ぶ地方では、その季節に吹く風の方向は一定しております。今日は西から昨日は東からということはありません。ちょうど様に水の流れる如く見ゆる川の中にも深淵や浅瀬ができるように、雪吹雪の来るところと来ないところがありますから、鉄道線の全線に雪垣は入用ではありません。

北海道にはこの種の雪垣が各所にありまして、有効なる働きをしております」

田辺技師は「地吹雪」ではなく、「雪吹雪」ということばを使っているが、私はこの箇所を何度も読みかえして、やっと雪垣というものを理解できたのだった。

鋼製の板がない時代、むしろか木の板でつくった雪垣の、下の方を二尺(約60センチ)ばかりあけておくというところがミソなのだろう。それにしても、はげしく吹雪くなかで、むしろか板で雪吹雪を防ぐというのは、いかにも明治時代の鉄道技術だ。田辺技師は「雪が鉄道線路の方へ吹き飛んでこないように、線路の側に常盤木を植えこみます。これを防雪林と申します。場所によっては有効であります」とも述べている。

地面に積もったパウダースノーが風に吹き飛ばされる様子は、北海道に限らず、本州の寒冷地でも見るができるが、灰神楽か煙幕を張ったようで1メートル先も見えなくなるという地吹雪には出会ったことがないから想像もつかない。『北海道浪漫鉄道』を書いたときは、こういう状態のなかでうっかり口を開けて呼吸すると、いきなりパウダースノーがのどの奥に吸い込まれ、心臓が凍るほどの衝撃を受けるというような実体験を北海道の方に教えてもらった。今日のような車社会では、走行中にはげしい地吹雪に遇うと、前を走



る車が全く見えなくなり、場所によっては追突事故につながるだろうことは想像がつく。

ふとした機会にいただいたVTRで地吹雪の実態を見て、その脅威に驚いた。さらに驚いたのは、防雪柵を設置するに際して、設置場所によって異なる地形や風向や気象条件といったものを調査するために、技術者たちは脅威の地吹雪現場で仕事をしていることだ。一間先も見えないばかりか、吹き飛ばされそうな猛吹雪のなかだ。いのちがけの調査とっていい。こうして集めたデータの結果、実験と試作で防雪柵の形式を決めるのだという。

VTRを見せてくださった柴尾耕三さんは防雪柵製造歴35年、設置距離600キロメートルの理研興業株式会社の二代目社長である。柴尾さんがこの道ひとすじに開発している防雪柵は鉄道ではなく道路のもので、私が「？」と思った道路脇の構造物だ。

「防雪柵」というものをわかったうえで道路を走ると、その高さや形式が場所によって異なっていることにも気がつく。研究に研究を重ねた製品は機能を向上させ、視程障害緩和により大きな効果を発揮しているにちがいない。防雪柵は雪道の守り神なのだ。

柴尾さんが防雪柵を語る時、全身に情熱がみなぎる。

「防雪柵は1840年代にノルウェイの牧場で、家

畜の飲み水台につけられたのが始まりです。水が凍らないよう、風で飛ばされないようにと、動物への思いやりが感じ取れます。数十年経って、日本では鉄道用に設置されたのが始まりです。私はいま、防雪柵にカラマツの間伐材を使ってみたいと考えています。支柱は鉄ですが、防雪板にカラマツを使うことで、きびしい自然のなかを走るドライバーの目にやさしく映るのではないかと考えて、目下、研究開発中です。ドライバーを地吹雪から守るのが、防雪柵製造に携わる技術者の使命なのです」

田辺朔郎は函館本線ルートの雪上踏査中に小樽と桃内のあいだで地吹雪に遭遇し、あわや遭難の憂き目にあっている。鉄道敷設と同時に線路際の防雪柵設置は、彼の技術者としての使命感をも伴うものであったのだろう。

それにしても、「雪垣」とはなんと風情のあることばだろう。本来、石垣とか生垣といったように、垣の素材で呼ばれているものが多い。それなら「蓆垣」とか「板垣」となるところを「雪垣」としたところに田辺朔郎の素養を感じてしまうのは、私の臆見目だろうか。

