



株式会社矢野建設 清水開発工業株式会社

日勝峠の 冬の安全走行を、 日高側、清水側から それぞれ支え合っ ています。



株式会社矢野建設



清水開発工業株式会社

道央圏と十勝圏および道東を結ぶ幹線道路、国道274号は物流の大動脈であるため、冬の厳しい条件下でも安全で渋滞のないスムーズな走行が求められます。峠としては北海道で3番目に高い日勝峠（1023メートル）を擁し、ちょうど頂上が室蘭開発建設部と帯広開発建設部の境目です。管理者が異なると協力パートナーも異なり、今回は日高側のパートナー、株式会社矢野建設の中野一之木係長と、清水側の清水開発工業株式会社の寺崎徹土木部課長補佐に、除雪を中心に日々の活動の様子をうかがいました。

大型車が通る物流の要 走れる状態が当たり前

例年、10月下旬には日勝峠に白い便りが届きます。およそ半年間にわたる雪との戦いの幕開けです。峠の途中、日高側、清水側それぞれに除雪ステーションがあり、機器のスタンバイ、人の配置など雰囲気は一気に臨戦態勢に入り緊張感が走るといいます。

「今はインターネットでも情報収集ができるので、いつぐらいに、何センチ程度の雪が降るかわかるんです。初雪の予報が出るといよいよだって気合が入ると同時に、長く辛いシーズンを迎えることへの一種の諦めにも似た気持ちを感じます（笑）。常に車が通れる“当たり前前の状態”をキープするということは、皆さんご存じないかもしれませんがとても苦労が多いんですよ」と苦笑する中野さん。隣で寺崎さんも「そのとおり」とうなづきます。

国道274号の最大の特徴は大型車が多いことです。フェリーの出港、到着の兼ね合いもあるのか1日に何度もピークがあり、トラックが何台も重なって走るのも国道274号ならではの。釧路で水揚げされた魚を乗せ、十勝の大地で育まれた農産物を積み道央圏へ。さまざまなものが行き来し、北海道の経済を担う大切な道路です。

「市場の関係もあるので、本来なら止めることはできません。ただし、雪の降り始めの時期で冬装備が不完全な車両が多いと思われる場合は、未然に事故を防ぐため苦情を覚悟で交通止めをします」と寺崎さん。

平野部と山間部では雪の降る時期に差があり、峠はすでに冬景色だというのに「まだ、いいか」とばかり、スタッドレスタイヤに切り替えることもなく楽観視組が跡を断たない10月下旬。特に一般車両にその傾向が見られ



大型車が重なって走る国道274号

るようです。携帯電話でも簡単に天気予報は入手できます。開発局のホームページでは画像入りで峠の様子を伝えているので、早め早めの準備を心がけたいものです。

熟練オペレーターはいわば職人 機械よりも長年の経験を発揮



㈱矢野建設 中野係長

矢野建設は国道274号と237号の2路線の除雪をしています。

237号が延長27キロで、除雪トラック2台、薬剤散布車1台、除雪ドーザー1台、ロータリー除雪車1台、小型ロータリー1台で、12名体制で、日勝峠の班を合わせると20名程度が矢野建設として行っています。

274号と237号全線合わせて約

64キロです。

清水開発工業は鹿追町の終点まで入れると全長57キロですが、峠部分に限ると21キロ。除雪トラック3台、ロータリー1台、薬剤散布車1台、オペレーターとパトロールの担当を入れると15人ぐらいになります。

「ベテランのオペレーターになるとキャリア20年、25年という人もいます。もう道路の特徴は熟知していて、例えば除雪トラックのバックミラーは道路の端の部分しか見ることができません。ですから、あとは長年の勘で機械の位置を判断しながら作業を行っています。体で覚えた職人技とでもいうんでしょうかね。位置を確認するモニターもあるんですが、そんな機械よりも体のほうが良く分かるそうです。下手な人がやると歯の減り方がいびつになりますが、ベテランは歯の減り方も均等なんです」と中野さん。

若手の育成にも力を入れていて、ベテランオペレーターの隣に若手を乗せ出動するようにしているそうです。また、雪が降り止まず苛酷な状況が続く場合もあり健康管理にも気を使っています。

寺崎さんは「冬は24時間体制でしょう。泊まり込みもありますから、除雪ステーションでは3食まかなうようにしています。栄養、ボリュームの面でも満足できるものを出していますから、独身の若い社員のなかには「下にいるよりもいい」なんて言い出すのがありますよ（笑）」と話します。

事故の現場はもうこりごり どうか、安全運転で

ドライバーにしてみると管理者が違うからといって、



日勝峠での除雪

道路の状態が違っては困ります。お二方の会社でも日高側、清水側どちらも同じ状態の管理を心がけているそうです。

日高側はまだ一車線のところがあるので、雪がたまらないよう晴れている日でも除雪を行い道路の幅を確保するようにしています。トンネルや覆道の中に雪が入らないようにもします。春になると朝・夜の気温変化にも注意しています。温度変化による事故が発生しないように、パトロールの時は注意に注意を重ねています。

清水側は峠の5号目を境に状況が変わります。下から5号目までは南面なので雪が融けやすいのに対して、その上からが北面なので雪が融けずアイスバーンになり横殴りの風もビュービュー。吹雪くと大型車ならまだしも、一般車両はガードケーブルの高さで雪の壁ができ前が見えなくなります。どちらも「峠を越えてから、走りづらくなった」といわれないよう地道な努力が続きます。

また、ドライバーが求める路面状況にも温度差があります。事前の情報収集から、焼き砂という滑り止め剤や凍結防止剤の塩化ナトリウムの散布を判断。しかし「塩なんか撒かれたら車がさびる」といわれたり、「路面がつるつるで危ないから、どンドン撒け」といつてきたり。基本的には夏と同じような状態にするのが理想ですが、まだまだ課題はあります。

さらに大型車の忘れものでトラブルに巻き込まれることも毎年のことのようです。鉄屑や寒さで折れたトラックのスプリングを機械が巻き込み、ひどい場合はそのまま除雪中止せざるえないこともあります。

思いもよらないことが発生し、渋滞が起これば「お前らが早くやらないからだ！」と理不尽な罵声。だからといって落ち込んではいられません。一分一秒でも早く普通に走れる状態にするよう、いつも全力で仕事に臨んでいます。

最後にポロッともらした言葉が印象的で、夏はスピードの出し過ぎによる悲惨な事故が多く現場の処理に行くと血を流し、なかには言葉ではいいあわせない状況も目の当たりにするそうです。「もう、何度も事故を見えています。どうか無理をしないで、冬も夏も安全運転を心がけてください」と中野さんと寺崎さんは言葉を結びました。