

関ヶ原の雪

東海道新幹線が開通した昭和39年の冬から関ヶ原の雪との戦いが始まった。当時雪に弱い新幹線、雪で2時間べた遅れ、民家に氷片直撃」などニュースのヘッドラインが踊っていた。以来戦いは続き、今冬も11月初めの本格的な寒波の襲来で上下合わせて約一五〇本の列車が遅れた。

冬晴れの太平洋側の地方を走っている東海道新幹線が唯一、本格的な積雪地帯を通るのが、岐阜県の関ヶ原付近である。東北山地、越後山地、中部山岳そして三白山地から伊吹山地、丹波の中国山地と脊梁山脈が列島を背骨のように連なり、日本海側に雪雲が越えられない。その背骨に一個所だけ大きな隙間がある。それが若狭湾から琵琶湖を通り、関ヶ原から濃尾平野に抜ける通り道である。

この隙間と突いて日本海から侵入してきた雪雲のバンドが長く伸びて、関ヶ原付近の隙間に停滞するのである。寒波が強くと季節風が強いほど活発なものとなり、時には五十センチを越す大雪をもたらす。この積雪が関ヶ原付近に集中する新幹線、高速交通網の大動脈に打撃を与えているのである。

新幹線の場合は、高速で走る列車によって舞い上げられた雪が床下に氷のように厚

く着雪し、それが落下して飛散し路盤の石を跳ね上げるのである。当時から種々の対策を施しスプリンクラーで消雪したり、金網で路床を覆うなどしたが決定的なものはない。徐行運転をして、雪の付着を最小限にする方法が唯一効果的な方法なのである。雪除けシュルターをはじめ、大金を投じれば若干の軽減にはなるだろうが、設備投資が運賃にハネ返り、堰の問題でも同根だが、自然を克服するには膨大な投資が必要となる。幸いこの種の大きな雪害は、一冬に何度かの強い寒波のときだけで年々減る傾向にある。

特別なケースを除けば最大でも一時間程度の遅れなのである。寒波襲来予想をもとに事前に遅れ予告のアナウンスしておいて、一時間遅れ以内の遅れ防止と乗り継ぎ対策に全力を尽す。それでも遅れたら関ヶ原の雪見割引」などネーミングして、幾ばくかの払い戻しをしてはどうだろうか。自然から巧妙に衝かれた弱点を認めて、投資比効果を柔軟に対処するようなアイデアは許されないのだろうか。