

今週末から来週初めにかけては、二十四節気の啓蟄。つまり、冬ごもりの虫がはい出る春の到来です。

季節豊かな日本列島で水稲栽培が始まったのは縄文後期とされていますが、米作は大量の水を必要とします。西日本では前年の秋口の台風に伴う大雨が、そして東日本では冬の雪が、翌年の米作に必要な水を供給してききました。

雪は、このように日本列島で暮らす人々に有用なものです。雪害という用語があるように、一方でそれは人々の暮らしを脅かすものでもあります。

雪害の代表的なものは、今冬起きたような積雪や倒木による

交通のマヒです。そのため、とくに雪に弱い鉄道では、これまでさまざまな雪害対策が工夫されてきました。例えば、上越新幹線や東北新幹線などの雪国区間では、スプリングラーによる撒水などの雪害対策がとられて



います。

今冬の雪による交通マヒで特徴的だったのは、これまでは雪害の多発地域ではなかった鳥取県で大きな被害が出たことです。すなわち、記録的な大雪のために、鳥取県の琴浦町と大山

町の国道で、大みそかから元旦にかけて約千台の車が立ち往生。鉄道も18本の列車が駅や駅間で停車し、約1200人の乗客が列車内で年を越すなどの被害が出ました。

近年、雪害だけでなく、局地的な集中豪雨による寸断など、

## 自然災害が要因の鉄道輸送障害 増加傾向

自然災害による鉄道のトラブルが増加しています。

国土交通省は「鉄道による輸送に障害を生じた事象(列車の運転を休止したもの又は旅客列車にあっては30分「旅客列車以外にあっては1時間」以上遅延を生じたもの)であって、鉄道

運転事故以外のもの」を輸送障害と定義し、「車両故障等」「線路内立入り等」「自然災害」の3つの要因別に、それらの件数を毎年公表しています。それによれば、「自然災害」

を要因とする輸送障害の件数は、国鉄の民営化によってJ R

これをJ Rと民鉄別に20年度、21年度の両年度についてみてみると、前者は1106件および936件、後者は310件および356件となっておりま

す。日本の鉄道は、とくにローカル線で老朽化が進んでいます。

が誕生した年の昭和62年度には573件でした。ところが、それは平成7年ごろから増加傾向に転じ、16年度は1906件に増加。その後は少し減少していますが、20年度1416件、21年度1292件と高止まりしています。

単に鉄道事業者のみにまかせるのではなく、国や県も含め、沿線の危険個所の点検・改修など、自然災害対策を推進していく必要があります。

(安部誠治・関西大学社会安全学部教授)