

巻頭言

何のために —雪寒対策をふりかえって—

酒 井 孝



昭和 31 年（1956 年）に雪寒法（「積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法」）が制定されて 50 年が過ぎた。

雪国に住む国会議員が発議し、議員立法として成立したものであり、その目的は「積雪寒冷の度が特にはなはだしい地域における道路の交通を確保するため、当該地域内の道路につき、除雪、防雪及び凍雪害の防止について特別の措置を定め、もってこれらの地域における産業の振興と民生の安定に寄与すること」とされている。

遅れている道路整備を目的として、揮発油税法、道路整備緊急措置法、特別措置法等が成立し、相前後して、雪寒法がスタートしたことは、雪国における冬期道路交通確保への熱望とその重要性を強く示すものである。とりわけ、凍雪害の防止は、雪国に住む人でないと理解できない施策だと思う。

昭和 37 年（1962 年）には「豪雪地帯対策特別措置法」が、住民の生活水準の向上が阻害されている地域について、雪害の防除、その他産業等の基礎条件の改善に関する総合的な対策の樹立・実施を推進し、産業の振興と民生の安定向上を目的として制定され、そのために、豪雪地帯対策基本計画を樹立し、道府県の具体的対応を求めている。

雪寒対策をふり返れば「38 豪雪」を大きな契機として、国が本格的に取り組むこととなり、道路構造、施設、除雪機械の研究開発、防雪、凍結害防止と凍結路面、住宅対策等の実施により、無雪期に少しでも近づけ、より安全、安心な道路・生活空間を確保する努力を続けることとなった。

除雪に対応する道路幅員の考え方については、除雪作業と現場のデータを積み重ね、昭和 45 年（1970 年）の道路構造令の改訂に「除雪を勘案する」ことが規定された。

除雪機械についても昭和 40 年代の早い時期から外国機械の導入が行われたが、日本の雪質と地形、道路構造に適切な対応が出来ず、日本独自の開発が急がれた。

そして、道路管理者、除雪機械メーカー、除雪業者が一丸となって雪の中を走り回り、一つ一つ課題を解決してきた。

現場に生かされる技術開発はこうあるべきだと強く感じている。

昭和 50 年代に入ると、スパイクタイヤが外国から導入され、雪道走行の安全性に着目され急速な普及となったが、舗装の磨耗、わだち掘れに加えてスパイクタイヤの粉塵による健康と生活環境への影響が大きな社会問題となり、規制の条例、公害調停を経て法律が成立したことにより、スパイクタイヤは使用されなくなった。

その後、冬期路面の安全、安心を確保すべく凍結防止剤の散布が大幅に増大したが、塩の散布量はマクロ的に考えれば、海水濃度に比べてもはるかに少ない量であり、健康への影響等を考える必要はないと考えられる。

しかしながら、自然環境・社会環境への影響を少しでも軽減すべく、いかにタイミング良く効率的な散布を行うかが重要になってきている。

いくつかの例を示し取り組みを振り返ってみたが、冬期道路の情報、除雪、路面管理等のサービスの在り方、第三者にも応えていけるマネージメントシステムを持った効率的な雪寒対策、平成 18 年豪雪において 152 人の犠牲により顕在化した過疎化・高齢化社会における屋根雪対策、まちづくりの在り方、さらに地球温暖化の議論の中で、雪を資源としてダムの水収支に生かす方策等、挙げれば際限がない。

これからも道路のネットワークの中で地域・住民・利用者の要望に適確に応えていくには、その時々雪国に住む人々、特に国・地方の道路を管理する人達の果たす役割が非常に大きい。

その意味で、除雪業者を雪寒対策の担い手と明確に位置づけ、技術の伝承、オペレーター育成、除雪作業員の確保等、万全の体制を確保するための施策が必要になってきている。

また、雪寒技術を継承し、雪の中で考え発展させていく人材の確保と育成が大切である。

さらに、雪寒対策を雪国の基本的課題、毎年繰り返される災害と位置づけ、自助、共助、公助といわれるが、三助一体となって毎年繰り返す工夫を重ねていく体制・仕組みを持つことも必要である。

昔から 5W1H、あるいは How much を加えて 2H と云われている。雪寒対策について 5W2H のキーワードを生かし、「何のために」のプリンシプルを常に念頭におき努力を積み重ねてまいりたい。