

雪と道路と運転者

米田 満*

Snow, Road and Drivers

Mitsuru YONEDA*

雪国北陸にとって、雪対策はまことに切実な課題だ。38豪雪、56豪雪と地域を痛打した豪雪以外にも、それらに迫る降雪は珍しいことではない。年ごとに「雪はまた降る」のである。

かつては、その雪の下で耐えることが北陸の冬の宿命であり、それなりの耐雪の知恵を生んできた。しかし、現代社会の仕組みは、行政、経済、生活の各面で地域内外の密接な交流を必要とし、雪に耐えることのみではすまなくなっている。つまり「耐雪」から積極的に雪を克服していく「克雪」へ、行動、意識ともの転換に直面しているのであり、とくに地域内外交流のための交通手段確保は、雪国にとっての最優先的命題といえる。

38豪雪は現代の社会機能と雪の関係に関心を高めさせるきっかけになり、政治的波紋にもなって、その後の雪対策の前進となった。私たちが地元紙の立場から「北陸の道を無雪に」と、北陸住民の願いをこめた紙面キャンペーンで、昭和45年の日本新聞協会賞を受賞している。だが、56豪雪は、38豪雪以後のあまりにも急速な車社会化と雪国の交通、都市化と除排雪など、新しい緊急課題、風化しかけていた課題を改めて問いつめるかたちとなった。

交通の面からいえば、北陸線の長期マヒであり、その反面、北陸自動車道、重要幹線道路が機械除雪、地下水消融雪システム普及などの諸対策向上で、かろうじて機能確保し得たことである。北陸線マヒはさておいて、通路については、ハード、ソフト両面からの雪対策積み上げが効を奏したと評価できよう。しかしながら、北陸の雪の多様な変化に適切に対応することがいかに難しいかとも思い知らされたのは事実である。

北陸の雪は一般的に比重が重い。だが、気象状況次第で粉雪からベト雪までのあらゆる雪質変化が激しいし、ベト雪は一転して凍結状態にもなる。これは除雪にも手ごわいが、車の走行にとっては極めて複雑な条件変化といえよう。これを“象徴”したのが、豪雪期を切り抜けてホッとした2月下旬寒波での交通混乱だった。この寒波は金沢で昼間気温が氷点下5.5度、加えて最大風速22mに小雪がまじる悪条件が重なり、豪雪に強かった北陸自動車道、主要幹線道路ともに長時間マヒの苦汁をなめた。この原因は気象条件もさることながら、運転者の心のゆるみがスノータイヤ点検、チェーン装着などへの装備手抜きとなり、スリップ事故続出による道路機能マヒに至ったところにある。雪国の車社会化に対応する“運転者と雪”への基本的警告といってよい。

この“運転者と雪”の課題は、北陸自動車道にも深刻である。56豪雪期間中に9回の短期的区間閉鎖を余儀なくされたが、その7回までが普通タイヤでの強行運転、チェーン装着無視など積雪時の運転マナーにかかわる事故だった。「雪を知らない」運転者の無鉄砲さにはゾッとさせられるが、それが問題なのだ。こんな運転者増加の背景は、北陸自動車道と名神高速道との連結によって、太平洋岸地域からの車入り込みがこの1年で12%から40%に急上昇した数字が端的に物語ろう。積雪条件下の運転マナーが守られないようでは、いかに巨額な除雪費用をかけて、道路機能を確保していても安心できるものではない。運転者自身のなかにひそむこの問題点は、車社会化が進む雪国の交通にとって、新しい雪対策でもあるのだ。雪国の交通問題は克雪技術と並行して、“雪の怖さを知る”心理開発対策にも迫られているのである。

*北国新聞論説委員長
Chief Editorial Writer, Hokkoku Shimbun
原稿受理 昭和56年11月24日