



年 組 名前

道新
ワークシート

線路脇除雪強化 長期運休を回避

乗客への周知、理解が必要

JR北海道が対策



JR北海道は16日の定例記者会見で、大雪時の除排雪遅れの新たな改善策として札幌圏の最終や始発で一部の列車を運休し、除排雪作業を事前に行う対策を示した。昨冬は「側雪」と呼ばれる線路脇に堆積した雪が邪魔になって除排雪が遅れた。確保した作業時間で側雪を取り除くことで、運休の長期化を避ける効果が期待される一方、不便になる利用者への事前周知と理解が課題となる。

JRは年内に新設する監視カメラなども活用し、円滑な除排雪を目指す。長期運休の原因となった判断の遅れや、社内の情報共有不足の解消には懸念も残る。

「予防的な除排雪では、追いつかないのが現状だ。時間を確保したい」。会見で、JR北海道の綿貫泰之社長は、そう理解を求めた。新たに打ち出した除排雪作業は来年1〜2月、札幌圏の駅で土曜の夜から日曜の朝にかけて計8回実施。毎回、最終や始発など計5本の列車を運休し、最終列車は最大51分前倒しになる。これにより、作業時間を札幌駅で72分、手稲駅で89分など全体で1時間ほど多く確保し、通常の作業に加えて、集中的に側雪の排雪を行う。

昨冬は、側雪がある状態で、短期間に大雪が降ったため、雪を積み上げる場所がなくなると除雪作業が滞り、運休の長期化につながった。特に札幌圏では、高架や住宅街が近接する区間が多く、雪を堆積する場所が確保できなかったという。

大雪に備えるためには、運休は利用客の利便性を損なう。JR桑園駅近く

「アルバイトをする札幌市北区の大学生 A さん(19)は「バイト後、最終列車に乗ることもあった。タクシーで帰ることになるかもしれない」と心配する。JRは「通勤・通学客の少ない列車を選んだ」とするが、十分な事前の周知と理解が必要だ。

JRは会見で、6月に公表した改善策の状況も説明した。早めの運休判断に向けては、積雪状況を確認する監視カメラや計測器を新たに20駅に設置。12月中にも稼働させ、気象情報の収集体制も強化するという。

ただ、運休の判断基準は「数値化は難しく総合的に判断する」として設けない方針だ。

通常運行に戻るまでほぼ1週間かかった2月6日の大雪は、始発時点で大雪警報が出ておらず間引き運転を続けた。しかし、急速に降雪が強まり、結果的に札幌市の24時間降雪量は観測史上最多の60センチに達した。記録的な大雪に、経験則で

対応できるのか疑問の声が上がる。

2月21日からの大雪では、除雪作業の遅れから運行再開の見通しが二転三転し、同23日に新千歳空港に4千人の滞留者が出た。

JRによると、除雪遅れにつながった除雪車両の不具合は、同日午後4時ごろから頻発していたが、本社の対策本部が状況を把握したのは、4時間半後だった。改善策では、現場と対策本部が直接電話でやりとりするほか、除雪車両の位置を確認するシステムを導入し、作業状況を随時把握する。

ただ、現場経験のあるJR関係者は「(除雪遅れが把握できなかった)情報共有不足の背景には、運行管理と除雪・保守などの現場が、縦割りになっている体質がある」と明かす。大雪の教訓を生かし、信頼回復につなげられるか、JRは正念場を迎える。

(加藤祐輔、川崎学)



年 組 名前

道新で ワークシート

- ①昨年2月6日の大雪では、札幌市の24時間の降雪が観測史上最多を記録しました。さて、何センチの降雪がありましたか。

- ②昨年2月23日の大雪による交通障害により、新千歳空港では何人の滞留者が発生しましたか。

- ③大雪によって交通障害が起きると、私たちの生活にどんな悪影響が出ますか。大雪で交通網が止まることを想像して考えましょう。