

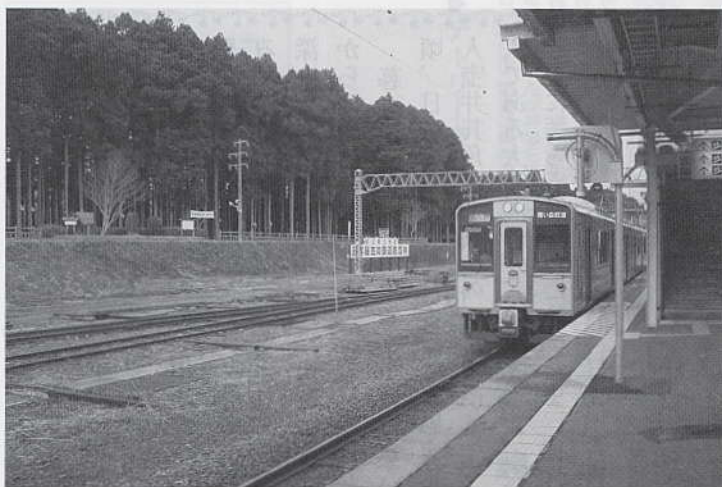
いよいよ青森も冬本番を迎え、津軽地方を中心として厚く降り積もる雪に全てが覆われる季節がやってきた。

本県での生活は雪と切り

離して考えることはできず、我々ははるかな祖先の時代から、この雪と共生し、

利用し、そして戦ってきた。また、時代が進み、人間の新たな営みが生まれる度に、我々は雪との関係を否応なしに問い直されて来たのである。

1891（明治24）年、新時代の高速交通手段として本県に開通した鉄道もその例外で



野辺地駅から望む防雪原林（筆者撮影）

はなかつた。当時、一般の街路では冬期間、積もった雪を踏み固め、その上をソリなどで通行しているが、そのような手段を取るわけにはいかなるわけに

は、雪は是が非でも克服しなければならぬ対象だった。

東北線を開通させた日本鉄道株式会社も当然そのよな認識を持ち、除雪車の導入はもちろん、各所に木造の雪覆いや雪除けトンネルを設けるなど、様々な対策を講じて開業初年の冬を迎えた。しかし、自然の猛威の前に度々の不通を繰り返した。

鉄路を守る緑の壁

野辺地防雪原林

石塚雄士

（県民生活文化課

県史編さんグループ）

返したほか、運行中の列車が雪に閉じこめられる事態も発生し、列車には非常用の食料が用意されたという。

本多と面会して、彼の主張である鉄道防雪のための造林について説明を受けた。早急会社に防雪林の設置を建議し、会社もそれを容れて、1892（明治25）年2月に本多を囑託として採用した。そして、同年の雪解けから調査や植林の準備が進められ、翌年5月から東北線沿線41ヶ所への防雪林の造林が開始された。現在も青い森鉄道野辺地駅の構内に存在し、鉄道記念物として指定されている「野辺地防雪原林」は、まさにこの時造林された防雪林の一部なのである。

用性を認めた日本鉄道、そして国有化以降の国鉄では、営林業務を担当する部署を置いて沿線の鉄道林の維持保全に努め、現在も車窓から見る事ができる見事な林を守って来たのである。

現在、首都圏と青森を結ぶ鉄路の主役となった東北新幹線の八戸以北の区間の開業にあたっては、さすがにもう雪対策としての造林は行われなかった。だが、車両側の耐寒耐雪構造とあわせて、線路側にも降雪を感知して自動的に散水を行って雪を溶かす設備などを設置し、厳冬期でも安定した高速走行を可能にしている。

この冬、最新技術を駆使して雪を克服した新幹線に乗って、造林から120年の時を経た今もなお、地域の足、そして本州と北海道を結ぶ貨物の大動脈を守り続けている、野辺地防雪原林を訪ねてみるのはいかがだろうか。