



## 尾田建設株式会社

# 知床横断道路の除雪作業は、除雪というより土木工事です

### 雪で覆われた道なき道を切り崩して行く、全国でも唯一の除雪事業



知床峠頂上での尾田社長



「日本一開通期間の短い国道」。そう呼ばれているのが国道334号、羅臼町と斜里町ウトロを結ぶ通称「知床横断道路」です。標高738メートルの知床峠があり非常に厳しい自然条件下にあるため供用は4月下旬から10月まで。道東の観光や経済に大きく寄与する道路であることから、毎年ゴールデンウィーク前の開通を目指しますが、まだ雪深い時期から地道な除雪作業が行われていることはあまり知られてはいません。しかもそれは「除雪」というイメージからは程遠い、土木工事に例えることができそうな内容であることを、尾田建設株式会社の尾田保社長にうかがいました。

## ゴールデンウィークの開通が絶対条件

観光資源に恵まれた道東には、世界遺産候補地の知床国立公園、世界有数の透明度を誇る摩周湖がある阿寒国立公園、日本最大の湿原で、特別天然記念物タンチョウの姿を見ることができる釧路湿原国立公園などがあります。自然環境の異なる国立公園が隣接するこのエリアは見所が集約されているため毎年たくさんの観光客が訪れます。

知床横断道路は、この地域の道路ネットワーク網のポイントで、通行できない場合のダメージは地域経済を含め計り知れないものがあります。

羅臼町の尾田建設株式会社は、地元で道路整備や港湾の仕事などにたずさわりの、知床横断道路の除雪を行っています。一般的に除雪というとロータリー車が雪を飛ばして道路を開けていくようにも考えますが、実情はそんな生優しいものではないようです。

「ゴールデンウィークには必ず開通させる。これが絶対条件です。とにかくゴールデンウィークにはたくさんのお客さんがやってきますから、それに間に合わないと大変なことになります。除雪作業にかかるのはだいたい3月20日頃から。その前にスノーモービルで様子を見に行きます」と尾田社長の話が始まりました。

北海道では知床峠よりも高い峠でも通年供用されているところがあります。ではなぜ知床峠は冬期間通れないのでしょうか。一口でいえば、それは自然の厳しさにあります。10メートル以上も積もる雪と突風。しかも知床峠を挟んで羅臼側は他では例えることができないほど山からの吹き降ろしがひどく、雪の積もり方も均一ではありません。ひどい時だと30分ぐらいで雪が移動してきて10メートルぐらいの高さにまでなります。また風により路面が見えている場所もあります。自然の気まぐれさには驚かされることばかりです。

## 寒風吹きすさぶ中、ロープ1本に身を託して雪をかく

長年の経験から使う機械も特別のものを用意しました。通常、道路での除雪は200馬力程度のロータリー車を使いますが、ここでは歯が立ちません。400馬力のロータリー車に堅く



この下に道路が 雪割除雪状況

なった雪でも崩せるよう特別の歯をつけています。バックホーは7、8台山に上げますが、特製のスノーバケットで1回に切り出せる雪の量は約3㎡。開通までに要する除雪量は10万㎡とも考えられ、このことからどれだけ大変な作業か理解できると思います。

「道路工事でひと夏かけて10万㎡の土を切ったら、それはそれはすごい工事です。5万㎡でも大土木工事といえますから、その倍でしょう。山ひとつ切り崩す感覚でしょうかね」

ここでは雪は切っていきます。道路工事で土を切るのと同じと考えてよいでしょう。あたり一面雪野原がどこ



除雪前の矢羽

までも続き道路の場所など見分けがつかません。そこで前年の10月に矢羽（ポール）を立てて道路の目印を残していきます。雪の中にポツン、ポツンと頭を出している矢羽を頼りに作業が進められます。毎年のことだけにそのままにしておきたいところですが、この辺りはフクロウが多く、矢羽に衝突してフクロウが死亡するおそれがあるため手間がかかっても夏の間は撤去。自然との共生も忘れてはならないテーマです。

作業は天候に左右され、人命がかかわるだけに無理はしません。雪がひどくなってくれば途中で帰ってくることもあります。毎朝のミーティングは欠かさず、事故を起こさないことを確認し合います。

「どんなに気をつけていても、やっぱり危険な目にはあっています。ロータリー車ごと滑り落ちたりね。だって筐の上に雪が乗っていてその上でのことだもの、滑ったっておかしくないでしょう。その時は機械はぶっとばして逃げるようにいってあります。でも、その後が大変。機械が雪に埋もれて探すのにひと苦勞。」

機械だけでなく人力もここでは重要な手段となります。ちょうど3月いっぱいスケソウ漁が終わり、漁業関係者の手が空きます。そこで地形的なものもあり機械ではなかなか行き届かない部分は、人の手によって除雪

が行われます。その数およそ50人から70人。木にくくりつけたロープを体に巻き付け厳寒の中で作業が続くというのですから、想像を絶するような苦勞があるかと思えます。土木工事で絶壁の法面で網掛けをするような、それを寒風の中で続けているとイメージすれば間違いないのかもしれませんが。



人力による法面の雪庇落とし

「いくら最新の機械を用意したところで、結局はこれまでの経験というのかノウハウがなければできない仕事です。わたしらはもう10何年も山に入ってますから雪に覆われていてもそこがどんな地形なのか、判断することができます。機械の運転手も、手伝いにくってくれる漁業関係者の方も、同じようにもう長年やってますから仕事がかうまく進むんだと思います。どちらにしても除雪という言葉では片付けられないですね。毎年春が近づいてくると道路を1本作っているような、それぐらい中身の濃い内容のことをやっていると感じています」

## 開通一番のりは目覚めたばかりのヒグマ(?)

もちろん尾田社長には精神的なプレッシャーもあるはずですが。街で役場の関係者に会い「開通、間に合うかい」とたずねられれば笑顔で「頑張ってます」と答えます。地域の期待が一身にかかっています。余裕をもって毎年ゴールデンウィークの10日前にはめどをつけ、1度きれいに道路の雪を無くせば、あとは春の新雪なので量が多くてもさほど手間はとりません。

夏タイヤ走行になっているので雪は道路の測のところもきれいに無くさないと、濡れてそのあと気温が下がるとカーブがツルツルになり危険です。開通前はパトロールをして点検しますが、その時必ず出会うのは冬眠から目覚めたばかりのヒグマ。彼らにとっても雪のない道路は歩きやすく、まだ道路の両側が雪で白いため黒い姿が目立つそうです。

「今日もクマいたぞって。もしかしたら一番最初にこの道路を使うのは人間ではなくヒグマかもしれませんね」

地域経済の冷え込みは否めなく、ひとつ、ひとつの仕事大切にしてきた尾田社長。仕事一筋で、勝負ごと苦手といいます。その理由はというと「だってね、毎年春が近づくと山で勝負してるから」と、少し照れたような笑顔で応えてくれました。

