

表-4. 仰拱ある場合の応力 (kg/cm²)

(表込め不完全なる場合)

断面		5	6	16	17	20	21	22
内外面								
内	側	-30.7	-35.6	-45.6	-28.0	23.7	23.6	20.6
外	側	63.5	67.2	77.2	60.0	-3.5	-6.3	-4.1

備考: 正: 応圧力 負: 応張力

持力は精々 1 m² 當り 20~60 t 程度であるから、隧道は全体として沈下を起すこととなり、到底安定を維持することは出来ない。従て此の地盤として仰拱は絶対的に必要である。

現場の状態より推察するに反力は図-12 の C~D 面よりも寧ろ A~B 面が其の大部を負担して居るものと考えられるのであるが、若し A~B 面に変移があれば拱は変状を來さざるを得ない實情である。

6. 補強の対策

1. 裏込を充分にすること 図-11 に示した様に、拱頂部分の裏込不十分の時は山側からの能土圧に對して拱頂に於て負土圧を發揮せぬ事となり、側壁内面に張力による龜裂を生ずる原因となる。

理想は地質の関係上高压セメント注入であるが、現在隧道に龜裂の 入つてゐる爲、逆噴の多い事と 疊築破壊の危険もあるので、先づ低圧でモルタルを注入し、其の後高压セメント乳を注入するにある。

2. 隧道断面の変更 仰拱なき部分に仰拱を設けることは絶対に必要である。且つ仰拱ある場合も図-11 鎖線の如く隧道断面を改築する必要がある。

改築後の応力を計算すれば表-5 に示す如く許容応力の範囲内に收まつて安全である。

表-5. 断面改築後の応力 (kg/cm²)

断面		5	6	8	14	16	17
内外側							
内	側	15.8	13.3	25.6	25.5	10.7	17.0
外	側	6.2	8.5	1.0	3.5	10.6	4.4

3. 地表水の滲透防止 地表水は断層破碎帯又はシェールの層序中に發生した微細な網狀龜裂を滲透し崩壊の主原因となるものであるから、水の滲透を防止する意味に於て高压セメント注入を施行し地盤中の空隙を填充することが必要である。

國 鉄 の 雪 害 概 況

(昭和 11 年 1 月の大雪に因る被害)

鐵道省工務局保線課

1. 緒言 従來の記録に依れば大雪の週期は大抵 5 年である。最近の大雪は昭和 8 年度であつたから今冬は差したることはあるまいといふのが従來の記録から見た一般の豫想であつた。然るに今冬の雪は恰も生れ立ての猛獸が直に立ち上つたかのやうに全く豫想を裏切つて猛然とやつて來た。初雪の降り出しが既に斯くの如き猛然たるものであり、それが日を経るに従つて益々跳梁跋扈を逞しうする一方でいつか衰頹の氣色を見せやうともしない。全く恐るべき猛烈な降り方である。

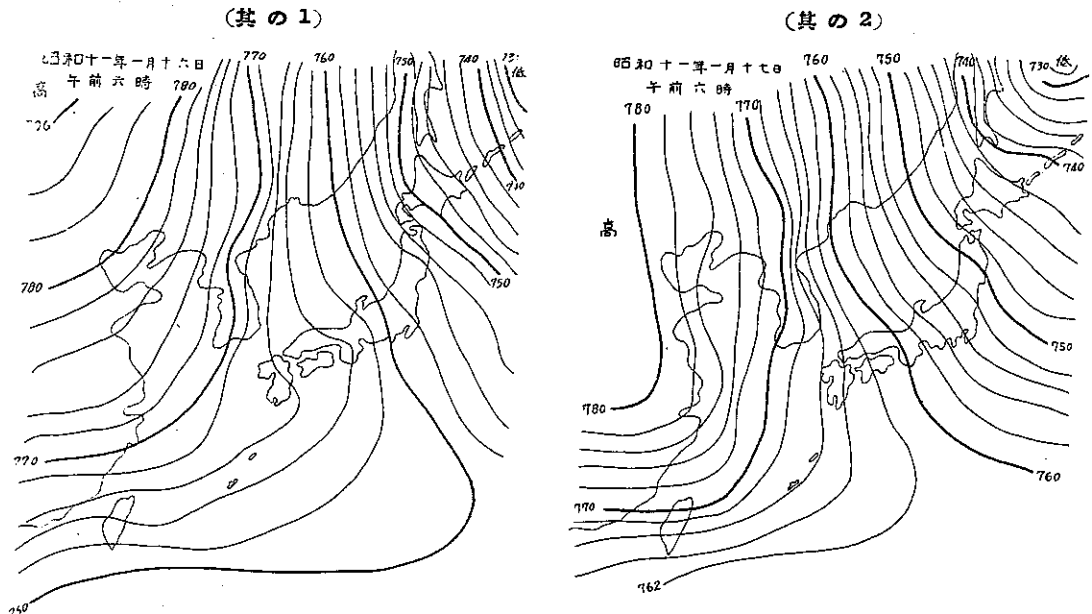
これがため北陸、信越、上越沿線の裏日本地方並に奥羽本線の板谷の難所、會津、米澤の盆地などは未曾有の雪地獄と化し各所に雪害続出するに至つた。然かも今は降雪期の前半を漸く経過したばかりである。果してこれが峠であるかは豫断は出来ない。寒波が崩れぬ限り樂觀は到底許されない状況に置かれてある。而してこの急進的大雪に對して國鉄の輸送を死守するために1月末日迄に動員した保線従事員は 254 000 人、除雪人夫は 54 3000 人合計 797 000 人に達し、之に要した人件費、人夫賃其他の経費は既に 971 000 円を突破するに至つた。つまり毎日 31 000 円宛雪が吹飛ばしたことになる。以て雪害が如何に深刻であるか窺ひ知ることが出来やうと思ふ。

2. 今冬1月の特異なる氣象現象 天災地変の連続で始終した昭和 10 年を送るに當つて今年こそは是非天恵を取り戻したいとは全國的の祈念であつた。特に鉄道保安の重責に任ずる保線従事員の深刻敬虔なる念願であつた。

所が1月2日揚子江沿岸に發達した高氣圧は翌3日には俄然南東に張り出し爲に北陸、山陰、北九州地方一帯に降雪をもたらした。此の高氣圧は5日頃迄持続し恰も西高東低の冬期の標準型を示したやうに見えたが、6日渤海附近に忽然として低氣圧發生するに及んで上述の氣圧配置は一先づ崩された。其の後幾分小康の状態であつたが12日頃から又々冬期標準型の氣圧配置を盛り返し、13日には會津及び米澤の盆地に大雪をもたらした。

越えて 16, 17 日に至り再び支那大陸に根強く發達した高氣圧は著しく南東に張り出し(圖-1 昭和 11 年 1 月 16, 17 日の氣圧配置圖参照)その指度も 786 mm の頑強なものであつただけに國鉄の防雪陣にとつては恐るべき

圖-1. 氣壓配置圖



險惡なる状態を示し盛に氣節風が吹き出し信越、北陸及び奥羽地方には猛烈に雪が降り出した。爾來高氣圧は本州、四國、九州の全土を蔽ひ裏日本地方には連日降雪つよき氣温は著しく低下し剩へ氣節風は益々募つたので悲惨なる雪地獄を現出するに至つた。この高氣圧は 24 日に至つて幾分衰頹の模様見えたが、27 日には再び南東に張り出したまゝ月末に及んだのである。

之を要するに今冬 1 月に於ける大雪の原因は全く上述の如く顯著なる高氣圧の頻々たる張り出しにより西高東

低の気圧配置が極めて濃厚であり且長期に亘つて持続したこと、従つて気温が著しく低下した爲であつて、盛んなる気節風が猛烈な吹雪を誘發したことは雪害を一層深刻ならしめたのである。

今冬1月中の平均気温を過去48箇年間の1月の平均気温に比較するときは著しく低く又最近に於ける多雪年度たる昭和3年度及び昭和8年度の同期と比較するも尚可なり低いのである(図-2参照)。

斯くの如く平均気温が著しく低かつたこと、西高東低の気圧配置が長期に亘つて持続したことは蓋し今冬1月に於ける氣象現象の特異と謂ふべきである。

3. 今冬の大雪 今冬山陰、北陸、奥羽地方の裏日本一帯に亘つて本格的に雪が降り出したのは、去年の12月10日の夕刻頃からであつたが、爾來殆ど間断なしに降り続き量雪標に現はれる雪量は日毎に躍進を見る許りで奥羽本線に於ける難所峠駅の如きは1月28日遂に66mに達し平家建の家がすつぽり埋没して此の下に住家ありといふが如き凄惨な状景を呈するに至つた。

從來國鉄で観測した沿線各駅の雪量の最大記録は東北本線と奥羽本線とを連絡する横断鉄道横黒線黒澤に於ける大正12年の5.5mであつたが、今冬は之を僅に1mも突破して既往の記録を完全に一蹴してしまつた。

斯様な大雪を見た原因は今冬の雪の降り方には殆ど休みがない。従つて降つた雪は積る一方で融ける邊がないために雪量は躍進してぐんぐん増加して行く。それに前にも述べた通り今冬は例年に比して温度が低いといふ特異な氣象現象が一層これを助成したのである。即ち温度が低いといふことは降つた雪の融け方を少なくするから夫れだけ矢張り積雪量を大ならしむるのである。その上今冬は吹雪の日が例年より連続して居る。吹雪の多いことは吹溜を生ずる可能性の多いことである。然かも今冬の雪は初雪から非常な猛烈さで初雪が殆どその儘根雪となつた程で雪の降り方が頗る急進的であつた。

1月末迄の降雪量を全國的の數字面から言へば最近の多雪年度であつた昭和8年度に比して約16%の増加に過ぎないが積雪量は約43%の激増であることは今冬の雪の降り方が如何に急進的であるかを如實に物語るものである。いま上述の地方に於ける既往の最大積雪量と今冬1月迄の最大積雪量を比較すれば表-1のやうである。

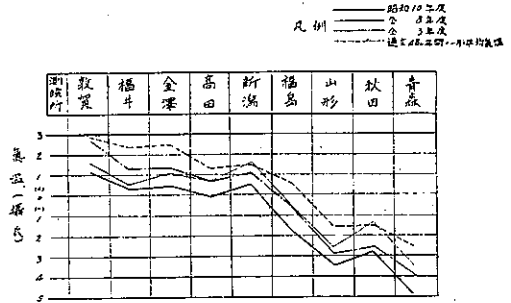
表-1. 最大積雪量比較 (cm)

観測地	大正11年度	昭和3年度	昭和8年度	昭和10年度 2月7日迄
峠	272 (100)	335 (123)	420 (154)	660 (243)
黒澤	354 (100)	290 (82)	305 (85)	230 (62)
山陰	169 (100)	280 (166)	385 (228)	410 (242)
柳ヶ瀬	306 (100)	195 (64)	405 (132)	385 (126)
今庄	145 (100)	105 (72)	455 (314)	545 (375)
羽前沼澤			420 (100)	450 (107)

備考 () 内數字は大正11年度を100として比較したる指數なり。但し羽前沼澤は昭和8年度を100とす。

4. 雪害の概況 斯様な急進的な大雪の襲來のために先づ新津事務所管内の信越線、上越線兩方面は1月6日頃から列車の運行漸く混亂を見るに至つた。越えて15~16日頃から雪は益々降り募り剩へ時々猛烈な吹雪が吹き捲つたので新津事務所管内一帯の各線及び奥羽本線庭坂、米澤間、米坂東線等の各線隨所に或は雪崩或は吹雪溜發生して列車の運転を阻止し雪害は日を逐ふていよいよ深刻を極め遂に列車の運転を休止するの已むなきに立ち至つたが、1月20日頃から雪害の範圍は更に敦賀を中心とする北陸本線地方に迄擴大し裏日本の縦貫主要線たる北

図-2. 1月に於ける平均気温比較一覽

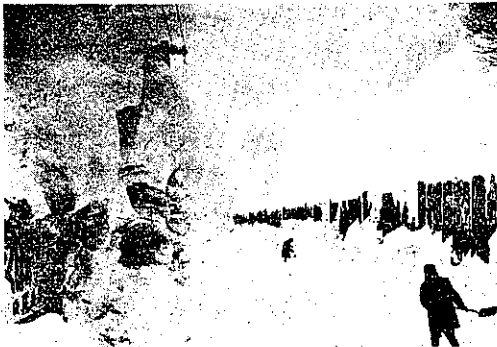


陸、信越本線は白魔の跳梁に蹂躪されて隨所に慘憺たる雪禍を展開するに至つた。いま雪害の主なるものに就てその概況を述べて見やう。

(1) 信越、上越線地方：新津事務所管内信越線地方は1月5日頃から吹雪募り翌6日夕刻から長岡地方は15m乃至22mの北西の風雪が吹き捲つたため線路の隨所に吹雪溜を生じ列車は非常な難行に陥つた。6日午後10時50分城岡、押切間で大阪發青森行の急客第501列車が吹雪溜のために遂に運転不能となり翌7日午前9時55分漸く之を救出した。これが今冬に於ける主なる雪害の皮切りである。

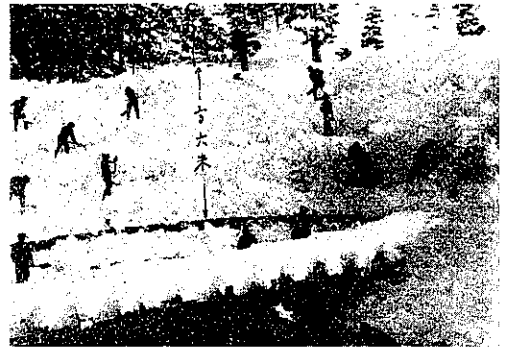
其の後風雪稍衰へたやうに見えたが、15日頃から又々風雪となり日を逐ふて愈々募り保線従事員必死の除雪防戦も線路を掘り出す後から後から埋め戻されてしまう状態で努力辛苦の跡は少しも目立たず、上越線や十日町線の如きは線路両側の雪壁は客車の屋根上を凌ぐ有様で列車は雪壁に摺れ摺れに恰も雪を泳ぐやうな非常な難行を続けた。然かも吹雪が猛烈なのでロータリーの威力を以て辛うじて突破鑿り開いた線路も忽ちにして元の状態に埋め戻されて此の下に線路在りといった有様で、風流で眺める雪を知つてゐる位の觀念では全く想像だも出来ない凄惨な状景である。

図-3. 上越線、越後川口構内貨物列車の埋没せる状況



(昭11-1-20撮影)

図-4. 上越線、越後川口構内転車臺除雪作業中の状況



(昭11-1-24撮影)

斯様に想像も出来ない雪禍のために上越線を始め十日町線、越後線其の他の線が相次で不通となるに至つた。即ち十日町線は1月16日より、越後線柏崎—西吉田間は1月17日より、彌彦線西吉田—長澤間及び米坂西線は1月18日より、續て赤谷線は1月19日より不通となつた。

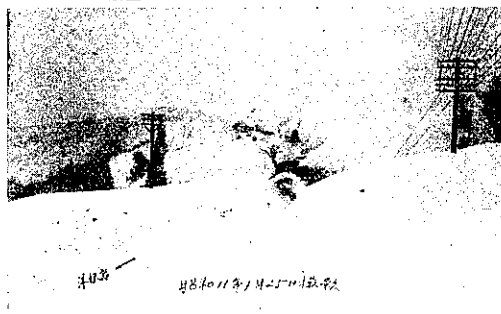
斯くの如く新津事務所管内各線が相次で不通となつて輸送が杜絶したので、地方に依ては物資の缺乏に困惑を來たし頻々として線路開通促進方を陳情して來るといふ深刻さを展開した。無論關係保線事務所當局としては地方からの陳情ある迄もなく焦慮に焦慮を重ねてゐるのであるが、何分にも未曾有の大雪であるために地方の民家亦危険に瀕する實情で沿線地方より除雪人夫の傭上げは期待出來なくなり、遠く秋田地方より傭上げて現地へ輸送し雪害少き保線事務所よりは多數の応援線路工手及び職員を出張せしめて人力の限りを盡し一方あらゆる排雪車を極度に運転して機械力の限りを盡してゐるが、ラッセル雪掻車は機能に餘る積雪のため能率著しく低下し僅か1組のロータリー、マックレーの威力も屢々突破困難に陥り地元の従事員は素より連絡及び応援の職員も疲労困憊やもすれば排雪機に觸れて死傷者を続出する等人智と人力を盡した戰場そのまゝの鮮血に色どられた除雪陣を展開して排雪除雪に努めたのである。

(2) 板谷、米澤地方：奥羽本線中急勾配の山線として知らるゝ難所赤岩——關根間には早くも雪崩が襲來して

未だ曾て経験したことのないほど深刻に痛めつけられた。即ち1月16日から頻々として雪崩が襲来し爾來連日雪崩の絶え間なく1月末日迄に實に60回に達した。然かも1月17日の如きは1日に大雪崩が實に15回も連射砲的にやつて來た。本區間は奥羽本線の咽喉部を扼し、その不通は米澤以北の客貨輸送に非常な打撃を與ふることとなるから如何なる犠牲を拂つても同線の輸送を死守すべくあらゆる努力を傾注したのであつたが、如何せん人垣を作つて嚴重な見張を付けて列車を運転しても雪崩は警戒工手を一浚ひにして襲來する有様で、何時如何なる慘事が惹起されないと限らない極めて不安な情勢に立至つたので、これをもし押し切つて客輸送を強行することの無謀を思ひ遂に萬策盡き1月17日の夜より運転を休止することとした。

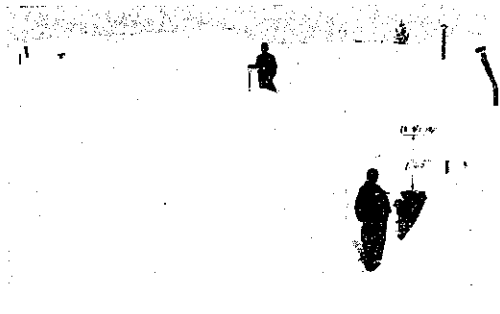
然しながら國有鐵道は消極的に自然の成行に任せた譯では決してない。庭坂に常備してあるラッセルは晝となく夜となく活動し或時はラッセルは2晩も吹雪溜の中に閉ぢ込められた。又或時は線路に崩落した雪崩に突入して遭難したこともあつた。其の間には1日少いときで500人餘り、多い日には900人もの線路工手、除雪人夫を動員して人力の限りを盡して雪崩の取除きや除雪に惡戦苦闘を続けた。勿論吾妻の峻険を貫く難所で人跡稀であるから沿線の手近から除雪人夫を狩り集めることなどは到底思ひも寄らぬことである。殆ど全部は福島、郡山方面から輸送したのである。

図-5. 奥羽本線、赤岩—板谷間20km 800m
附近ロータリー活躍の狀況



(昭11-1-25撮影)

図-6. 奥羽本線、板谷驛官舎埋没せる狀況



(昭11-1-19撮影)

雪崩と吹雪の暴威は一向衰ふる模様がない。然し不通になつてから5日目の21日には兎も角線路を掘出して福島から臨時列車を運転する迄に漕ぎ付けた。だがそれも非常な難行であつた。吾妻越えの峻険ではあるが普通ならば2間時で福島から米澤へ山越しが出来るところを同日の午後2時10分に福島を出發した前記の臨時列車は途中難行に難行を重ねて翌22日の午後3時54分、見るも痛々しい姿で辛くも米澤に辿り着いた。其の間實に將に1晝夜を要したのである。

臨時列車が米澤へ辛くも辿り着いた後から又々雪崩の連射砲はお構ひなしに放たれた。活路を開いたといふのも全く種花一朝の夢に過ぎなかつたのである。雪崩は恰も肉彈やラッセルを嘲けるかのやうに見えて實に忌々しい限りであつた。此の上は最後の突撃あるのみである。即ち札鉄管内のロータリー・マックレー1組を廻送して本區間の除雪陣を強化することとした。札鉄管内俱知安配屬のロータリーとマックレーは1月21日俱知安を出發し23日朝福島に到着したので早速裝備して之を活動せしめた。ロータリーの物寢い唸が吾妻峻険の谷々に響する状態は恰も雪に吼ゆるライオンの如く實に一種の凄味があつた。然し斯くの如きロータリーの頑張りも容易に埒が明かない。ロータリーだけで従事員が死力を盡せば福島、米澤間を6時間餘で通れないことはないが、それはたゞロータリーが通つただけで後は元の李阿彌、さすがのロータリーもたゞ猛雪に蹂弄せらるゝのみで、關係當局の焦

慮は到底筆紙に盡し難いものがある。

然しかくの如き翻弄に屈せず奮闘する事 1 週間遂にさしもの難關赤岩、關根間も 17 日來實に 14 日月の 1 月 31 日兎も角開通したのであるが、一夜明けて 2 月 1 日の朝になつて又々雪崩のために閉塞されてしまった。今更大自然の暴戾の恐るべきを知るのみである。然し最後の頑張りが奏功し、漸く 2 月 7 日より旅客列車の運転を開始するに至つた。1 月 17 日不通以來實に 22 日月で開通を見た譯である。由來赤岩、關根間は吾妻峻嶺の中腹を開鑿して貫通せしめた線路であるから、地形上雪崩の起り得る場所である。従て防雪設備は相當充實してゐるのであるが、猶且つ斯くの如く雪崩の頻發を見たことは要するに今冬の大雪は極めて急進的に襲來したためであつて、雪崩の殆ど全部が表層雪崩のみである事實がよく之を證明してゐる。いま本區間に於ける今冬の雪崩回数と過去の雪崩の回数とを比較すれば表-2 の通りである。

猶米澤盆地を埋没せしめた大雪は米坂東線の運転を極度に阻止し 1 月 18 日から全線を不通ならしめた。米澤、今泉間は漸く翌々 19 日開通せしめたが、今泉以遠は現在未だ開通に努力しつゝある現状である。

表-2. 奥羽本線赤岩、板谷間雪崩發生回数調

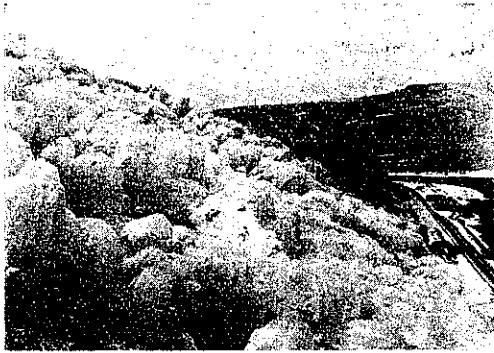
年 度	雪 崩 發 生 回 數					備 考
	12 月	1 月	2 月	3 月	計	
大 正 6	5	10	—	—	15	
„ 7	5	9	4	—	18	
„ 8	3	3	—	1	7	
„ 9	—	—	—	1	1	
„ 10	—	8	7	—	15	
„ 11	1	—	2	1	4	
„ 12	—	—	—	—	—	
„ 13	—	8	10	5	23	
„ 14	—	8	—	—	8	
„ 15	—	—	—	—	—	
昭 和 2	—	—	—	—	—	
„ 3	—	1	2	1	4	
„ 4	—	—	—	—	—	
„ 5	—	—	—	—	—	
„ 6	—	—	—	—	—	
„ 7	—	—	—	—	—	
„ 8	—	1	—	3	4	
„ 9	—	—	—	—	—	
„ 10	—	60	5	—	65	昭和 11 年 2 月 4 日迄とす

(3) 敦賀地方：敦賀地方の北陸沿線は 1 月 16 日頃から連日雪が降り続き量雪標の記録はぐんぐんと躍進する一方で、今庄で 1 月 16 日には僅々 1.5m に過ぎなかつた積雪が越えて 21 日には 3.9m に跳ね上り、更に翌朝は 4.8m という驚異的な躍進振り雪が降り頻るといふやうな生優しい言葉では到底眞の状況を實感的に形容することは不可能である。全く雪の猛射であつた。斯くの如き急進的な降雪状態であつたため、1 月 17 日頃から北陸本線各列車の運行は漸く亂調を呈するに至り 20 日より愈々混亂に陥り新保、葉原間に於て米原發直江津行客第 105 列車が途中運転不能に立ち至りたるを始めとし、21 日には葉原、杉津間葉原隧道の東口に於て青森發大阪行客第 504 列車が約 3000m³ の雪崩に突入して牽引機 2 臺全軸脱線し、又雁ヶ谷、刃根間、柳ヶ瀬隧道入口其の他數箇所にも雪崩發生し、その間従事員の傷害せらるゝもの若干名、益々頻發の虞あるばかりでなく、積雪愈々加はる状態に在るため中ノ郷、鯖波間延長 55 km の線路は頗る危険に曝されるに至つたので、北陸本線の輸送を死守すべく 1 月 22 日には遠く

金澤方面から多数の除雪人夫を此區間要所に輸送して除雪戦線を充實せしめた。恰も此時俄然一大悲惨事が濫起した。

今庄、鯖波間湯尾隧道東口附近に於ては約 180 人の人夫を奮勵して保線従事員が全力を傾注して除雪作業に奮闘努力しつゝあつたところ、同日午前 11 時 15 分頃左側湯尾山東南斜面一帯から大雪崩襲來し附近延長 150m 間に亘り 3~6m の高さに線路を埋没し雪崩の裾は右側遠く 200 m の日野川迄及んだ。之がためアツといふ間に作業中の線路工手 6 名、人夫 49 名は避難の遑なく無慘生理の災厄に遭遇し、遂に死者除雪人夫 9 名、重軽傷者保線従事員 6 名、除雪人夫 40 名を出すに至つた。

図-7. 五所川原線、轟木——追夏瀬間 73km 470m
附近切取湧水箇所にてける氷雪の状況



(昭 11-1-18 撮影)

図-8. 北陸本線、雁ヶ谷驛本屋及び驛前廣場
積雪状況



(昭 11-1-24 撮影)

斯くの如き償ひ難き犠牲を拂ひつゝ猶も除雪に奮闘努力し或はロータリーを獅子吼せしめ、或はラッセルを活動せしめて漸く 1 月 26 日中ノ郷、鯖波間を開通せしめたのであつたが、31 日午前 7 時半葉原、杉津間に於て積雪に弛める築堤瞬間に崩潰し今庄發米原行客第 104 列車が脱線顛覆して乗客、職員に死傷者を生じ続いて柳ヶ瀬、刀根間各所に又々雪崩發生するなど雪害頻發し中ノ郷、鯖波間再び不通となり 2 月 7 日葉原、杉津間一部を徒歩連絡にて兎も角北陸本線の開通を見るに至つたのである。

之を要するに今冬の大雪で最も痛み付けられたのは新津事務所管内の信越、上越線地方、奥羽本線の福島、米澤間の山間部、米澤盆地を西に走る米坂東線並に敦賀を中心とする北陸本線であつて不通區間の延長 250 餘軒に達したのである。

いま是等各線に於ける 24 時間以上不通となれる區間を示せば表-3 の通りであつて、2 月 7 日現在に於て魚沼線、十日町線、米坂東線今泉——小國間及び米坂西線越後下關——越後金丸間は目下鋭意除雪開通に努力中である。たゞ從來雪の難所として恐怖の的となつて居る信越線關山附近が割合に平穩であることゝ、積雪量は裏日本一帯と同様恐るべきものがあるにかゝらず、兎も角北陸、信越、羽越の裏日本幹線と連接する小濱線、磐越西線、東西陸羽線等が運休の厄を見ず今日まで死守を続けられて居る事は深く感謝すべきである。

表-3. 名古屋及び仙臺鉄道局管内に於ける今冬の雪害に因る24時間以上列車不通區間

(昭和11年2月7日現在)

局名	線名	區間	發生日時	開通日時	不通時間	記事	
名古屋	北陸本線	敦賀一鯖波	1.22 前 11.15	1.26 前 5.00	89.45		
		中ノ郷一敦賀	1.22 後 11.30	1.26 前 6.00	78.30		
		敦賀一新保	1.31 前 7.40	2. 5 後 1.30	125.50		
		新保一今庄	" "	2. 6 前 6.00	142.20		
		足田一敦賀	1.31 前 9.40	2. 3 後 10.00	84.20		
		刀根一足田	" "	2. 4 後 6.00	104.20		
		中ノ郷一梯ヶ瀬	" "	" "	104.20		
		梯ヶ瀬一刀根	" "	2. 6 後 1.00	147.20		
		糸川一根知	1.31 前 9.00	2. 7 前 8.20	167.20		
		根知一小淵	" "	" "	" "		
		糸川一西谷	1. 7 前 7.15	" "	" "	未開通	
		仙臺	魚沼線	來迎寺一西谷	1. 7 前 7.15	" "	" "
川口一十日町	1.16 後 9.18			" "	" "	未開通	
柏崎一雲崎	1.17 後 2.30			1.26 前 9.00	210.30		
越後線	出雲崎一西吉田		" "	1.25 後 1.40	191.10		
	庭坂一米澤		1.17 後 9.50	1.31 前 11.00	325.10		
奥羽西線	下關一金丸		1.18 前 5.15	" "	" "	未開通	
	米澤一今泉		1.18 前 6.05	1.10 前 11.58	41.53		
彌彦線	赤谷線		西吉田一東三條	1.18 前 7.03	1.25 前 11.47	172.44	
			東三條一長潭	" "	1.28 後 3.46	248.43	
			新發田一赤谷	1.19 後 6.20	1.22 前 11.34	65.14	
	上越線		石打一宮内	1.22 後 4.21	1.25 後 8.32	76.11	
			西吉田一巻田	1.31 前 6.54	2. 4 後 3.38	104.44	
			柏崎一西吉田	" "	2. 6 後 4.25	153.22	
	信越線		長岡一東三條	2. 1 前 0.10	2. 3 後 7.30	67.20	
			西吉田一彌彦	2. 1 前 5.53	2. 4 後 3.38	81.43	
			西吉田一東三條	" "	2. 5 後 1.30	103.35	
	赤羽木線		東三條一長潭	" "	2. 6 前 8.55	123.00	
			新發田一赤谷	2. 1 前 6.10	2. 4 後 2.06	79.56	
		庭坂一赤谷	2. 1 前 6.10	2. 5 前 8.41	98.31		
	赤岩一坂谷	坂谷一開根	" "	2. 5 前 8.41	98.31		
		赤岩一坂谷	" "	2. 7 前 11.06	148.56		

5. 慘憺たる除雪陣 由來降雪地域に於ける保線従事員は雪に對して深い經驗を有し、且除雪に對して十分訓練を経て居るから雪量が多であるからとて、之に辟易するやうなことはない。如何に大雪であつても順調な降雪であるならば決して驚くに足らぬのである。即ち滿洲大陸に於ける冬期の氣象に三寒四溫ある如く、降雪にも3日降つたら一旦降り歇み小康状態を保つといふ調子ならば積雪の多量敢て恐るゝに足らないのであるが、今冬の降雪は全く型破りで連続的で少しも歇むときはない。之に加ふるに氣温低く吹雪を伴ふといふ極めて不順調な降り方であつたがために、除雪に従事する保線従事員の肉體的勞苦、長主任の除雪計畫上の心勞は實に容易ならぬものである。まして1月上旬から今日迄殆ど月餘に亙つて全く文字通り不眠不休血みどろの惡戰苦闘の連続である。その結果或は雪崩に埋没され、或は吹雪に閉ぢ込められ列車に觸れ一命を落し又は負傷する等の犠牲者は今冬は著しく多いのである。既に2月6日迄に於て除雪作業に従事中悲壯な殉職を遂げた者は保線従事員9名、除雪人夫22名又重輕傷を負ひたる者は保線従事員28名、除雪人夫58名、是等死傷者を合せ117名の著しき多數を算するに至り實に莫大な犠牲を拂つたのである。

戰死將校以下31名、重輕傷86名と云ふ戰報を見て誰れか戰陣の激烈に想到し死傷者の忠勇義烈に感泣せざるものがあらうか。除雪、排雪の陣は戰場と何等選ぶところはない、たゞ相手が敵意を有する敵であるか、故さらに敵意を有せざるかの違ひあるのみである。今日の交通機關は社會の必需品である。見よ數日列車不通の厄に遭へる地方は物資の缺乏、金融の逼迫に脅威せられ救援を求むる事の急なるものあるにあらずや。交通機關の確保は即ち生

命の安寧である。災害故障による交通の停止に對し開通を要望する 救援信號は敵兵に包圍せられし 地方民の發する SOS の信號そのままである。而して列車不通區間の開通作業は即ち敵兵掃蕩作戰と比較することが出来る。何れも戰場を鮮血を以て色どらねば解決しない點まで 兩者その範を一にしてゐる。敵意ある敵に對する戰陣に倒れた者が忠勇義烈の勇士であるならば、同じく國家社會の安寧幸福のために敵意なき敵に對する除雪陣の華と散つた殉職者も亦忠勇義烈の名譽の勇士である。

斯くの如く除雪に従事するものは非常な危険に暴露されて居るのであるが、然かも敢然として職務の遂行に専念してゐるのである。その悲壯にして崇高なる行爲に對して自ら感謝と敬虔の念禁じ得ないものがある。

大雪はこれで終息した譯ではない現在の狀勢ではいつ迄荒れ続くか見極めはつかぬ、然かも大雪に伴ふ必然の結果として今後雪崩の頻發及び雪汁氾濫を豫期しなければならぬから、除雪戰線の堅陣は少しも弛める譯には行かぬ。此の上關係保線従事員に勞苦を願ふことは實に忍び得ないことであるが、荒天の狀勢が緩和されない限りはその健闘努力に俟つより外ないのである。此の際關係保線従事員の 勞苦に對して全幅の感謝の意を表すると共に此上とも健闘努力をお願いする次第である。

猶本稿を終るに當り尊き殉職者に對し 衷心哀悼の意を表し 遺族に對して切々の同情禁じ得ざるものがある。又公傷者に對しては快癒の一日も速かならんことを祈念してやまない。