

特－2

“59豪雪”の港湾及び空港への影響

運輸省第一港湾建設局 正会員 深海 正彦

1. 概説

日本海唯一の特定重要港湾を有し、貨物の搬入、搬出に海路への依存度が高い港町新湊においては、海上交通の確保が非常に重要なことであり、58年度の豪雪時における西港の流雪閉塞は、港湾関係者、並びに海運業者等に、少なからぬ被害を与えた。また、新湊空港は、日本でも数少ない雪国に位置する国際空港であり、交通の要衝として重要な役割を果たしている。その為、冬期欠航便の根絶が望まれ、昼夜の別を問わずに除雪作業が行われているが、なおかつ58年度においても冬期欠航便数はかなりの数にのぼり、航空交通に多大な障害を与えた。以下、新湊県下の代表的な港湾、空港として、新湊港及び新湊空港をとりあげ、“59豪雪”時の状況について説明する。

2. 積雪状況

表－1 新潟港（新潟港港務所前）での積雪量（単位：cm）

月日	天候	積雪	月日	天候	積雪	月日	天候	積雪	月日	天候	積雪	月日	天候	積雪
1/20	曇り	18	1/20	晴れ	10	2/14	晴れ	100	2/20	小雪	40	2/26	晴れ	30
21	小雨	25	2/9	みぞれ	15	15	薄曇	90	21	小雪	40	27	薄曇	30
22	曇り	40	10	風雪	30	16	薄曇	60	22	晴れ	40	28	晴れ	28
23	薄曇	38	11	風雪	57	17	薄曇	50	23	薄曇	40	3/1	晴れ	20
24	雨	30	12	風雪	80	18	小雨	40	24	薄曇	35	2	雨	10
25	薄曇	18	13	風雪	100	19	小雪	40	25	みぞれ	30	3	小雨	2

58年度の新湊港における積雪量は、表－1に示す通り、12月：積雪なし、1月：10cm～40cm、2月のピーク時：100cm前後、3月初旬：20cm未満、それ以降は、積雪なしであった。

一方、新湊空港において除雪を必要とした日の積雪量を表－2に示してある。この表より、通常で15cm以下の積雪量が、ピーク時には、30cm以上にも達していたことが分る。

表－2 新潟空港での積雪量（単位：cm）

観測年月日	積雪量（cm）	観測年月日	積雪量（cm）
12/25	8～10	2/6	10
1/5	6	7	3
9	15	10	2～10
16	3～4	18	3～5
25	33	3/6	2
26	12～14	12	4～5
2/3	10～15		

3. 雪による被害

まず、港湾に関する被害では、新湊西港の流雪による港内閉塞が特筆すべきものであった。その概要を以下に示す。

昭和59年2月7日夜半から8日朝にかけて一級河川信濃川からの流雪により新湊西港万代

島埠頭、中央埠頭、山の下埠頭および臨港埠頭の前面泊地が、全面的にシャーベット状の雪片（厚さ10cm～40cm）で覆われ、その結果エンジン冷却水（海水）の吸入口が比較的浅い所にある中小型船では、雪片のため吸入口が閉塞し、エンジン焼き付きの可能性が生じた。この為、港内曳船を必要とするタンカー等の大型船舶は離着岸を見合せざるを得ない状況となり、船舶の港内航行は、流雪が消滅するまでの4日間にわたって、支障をきたすことになった。

今回の雪害の原因となった流雪は、大河津分水より下流で投棄されたか、あるいは河川敷きに設けられた雪捨て場から、こぼれ落ちた雪と推定され、県では新湊西港における船舶航行の安全確保の為に2月16日、各関係機関宛に、「信濃川への塵雪投棄の自粛要請通達」を出すと共に、市報を通じて市民に協力を求めた。その結果その後、同様の被害は見られなくなった。

次に、新湊空港における雪害状況として、除雪実施状況及び定期便の欠航便数を示す。表－3が58年度の、

新浮空港除雪実施状況であり、表-4が最近3ヶ年の冬期(12月~3月)における欠航便数及び、その全予定便数に対する割合を示したものである。

表-3 昭和58年度冬期新潟空港除雪実施状況 (単位:回)

区 分	計画回数	12月	1月	2月	3月	計
除雪工種	1スノーパ A	11	3	8	7	29
	2スノーパ B	7	0	8	4	19
	3ブラウ A	9	2	2	3	16
	4ブラウ B	3	1	7	2	13
	5氷盤処理 A	5	0	4	2	11
	6氷盤処理 B	2	0	1	1	4
	7氷盤処理 C	0	0	1	0	1
	8雪塊除去	1	0	1	1	3
	9道路除雪 A	9	2	5	11	27
	10道路除雪 B	3	1	10	5	19
計	50	9	47	36	6	98

表-4 年度別欠航便数

年度	56	57	58
除雪作業による欠航便数	29	94	91
航空会社独自の判断による欠航便数	29	18	92
全欠航便数 (a)	58	112	183
予定便数 (b)	2,739	2,433	1,958
(a)/(b) (%)	2.1	4.6	9.3

表-3より分るように、58年度の新潟空港の計画除雪回数は50回であったのに対し、実際の除雪回数は、ほぼ倍の98回にも昇っており、58年度の降雪が例年になく激しいものであったことが明らかである。また表-4からは、58年度冬期の新潟空港予定便数が1,958便であり、その内91便が除雪作業に伴う空港閉鎖の為に、さらに92便が航空会社独自の判断により欠航を余儀なくされ、その結果、全欠航便数が全予定便数の9.3%にも達し、前年度欠航率4.6%の倍以上にまで伸びていることが分る。これらの事実からも58年度の豪雪が、ここ2,3年においては、とりわけ甚大な被害を航空交通に与えていたことが明らかである。

4. 除雪費用

表-5に新潟港における58年度臨港道路及び岸壁除雪費用を、図-1に新潟空港における年度別除雪費用を、それぞれ示してある。空港除雪にかかる費用は、「維持管理費」として位置づけられており、第二種(A)空港である新潟空港の場合、全額国の負担となっている。本年度の豪雪の異常さを反映して、57年度から58年度にかけての除雪費の伸びが急激であることが分る。

表-5 昭和58年度新潟港除雪費用 (単位:千円)

場所	月	1月	2月	3月	計
西港臨港道路		477	109	94	680
東港臨港道路		240	350	100	690
西港岸壁		0	403	455	857
小計		717	862	649	2,227
水産物揚場臨港道路		1,499		0	1,499
計		3,077	649		3,726

(注:管理者負担分のみ)

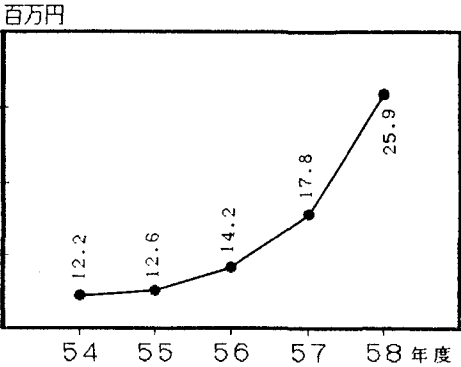


図-1 新潟空港年度別除雪費

5. おわりに

以上、新潟港、新潟空港に関する被害実態を示したが、最後に、各々に対する問題点をあげておく。まず、流雪による新潟西港の港内閉塞という事態は、降雪という不可抗力と、河川への無断雪捨てという人為的原因が重なって生じたものであり、未然に防ぐことも不可能ではなかったと考えられる。今後二度と同じ様な事態が生じない様、河川への雪捨て禁止を徹底させることが必要であると同時に、豪雪時に対応した十分な雪捨て場の完備を急ぐことが必要であろう。一方、空港に関しては、年々除雪機材が充実しているにもかかわらず、なおかつ、機材能力が追いつかず、欠航を余儀なくされた航空機が数多くあった。このような事態を回避する為に、除雪機材のなお一層の増強、あるいは、より有効な除雪手段の考案が望まれる所であろう。