

「八ッ場ダムの水陸両用バス (8)」

お茶の水女子大学附属小学校教諭

お茶の水女子大学サイエンス&エデュケーションセンター研究員

田中 千尋 Chihiro Tanaka

ダム建設によってできるダム湖は、季節による水位変動よりも、人為的な水位調整のほうが多い。大雨のあとは当然満水近くまで水位が上がる。大雨や台風がわかっている場合は、あらかじめ水位を下げて、上流からの水流を多く受け止める準備をしておく場合もある。



水陸両用バスは、「八ッ場大橋」の真下をくぐる。私は水没前にこの橋のそばを歩いたことがある。この日は水位が下がっていて、橋脚の大部分が水面よりも上に出ていた。



橋脚の最上部には、標高表示がある。赤いほうがダム上面の標高、青いほうが、満水時の水面標高だ。令和元年 10 月の台風 19 号の時は、長野原観測所では累加 347 ミリメートル降雨を観測した。この降雨により、ダム湖の水位は、わずか 2 日間で、518.8 メートルから 573.2 メートルまで、約 54 メートルも急上昇した。橋脚にも、高水位のあとがうっすらと残っていた。



水陸両用バスは、ダム本体までかなり近づく。この位置からダムを見られるのは、今のところ「にゃがのはら号」以外にはない。



最後に「着陸」する。下車時に運転士さんに聞いたところ、船舶のエンジンから、一瞬でバスのエンジンに切り替える必要があり、一番緊張するという。飛行機の操縦士が、離陸よりも着陸する時のほうが、より高い技術を要し、緊張するのと似ている。



上陸後は専門の係員が、水草や流木などの付着がないかを点検する。ここで乗客は、再びシートベルトの装着を指示される。なかなか面白く、いろいろと勉強になった「水陸両用ツアー」の 80 分間だった。