

乗り継がれて50年 越美北線物語

JR越美北線は平成22年12月15日で開業50周年。
越美北線の移り変わりや本市のあゆみを振り返ります。



第1話 住民の声で工事再開

●建設認可は大正時代

越美北線の歴史は、福井から岐阜の美濃太田までの間を「越美線」とする、国土横断鉄道の一部として大正9年に建設認可されたことに始まります。

●戦争で工事中断

越美北線の測量は大正12年に始まりました。岐阜県側は「越美南線」として、昭和9年に美濃太田駅から北濃駅までの間の72.2*₀が完成しました。関係自治体によって越美北線敷設促進期成同盟会が組織され、本県側も昭和10年に着工されました。昭和14年には福井―大野間の路床が完成しましたが、日中戦争が影響して、工事は中断されてしまいました。

●住民挙げて要望続ける

越美北線は豪雪期の輸送手段としても重要な路線であり、建設認可以降、住民挙げて、福井―美濃太田間の全通完成を要望していました。

昭和25年に発足した越美北線開通促進期成同盟会は、産業や経済文化発展のため、早期の工事再開を国などへ陳情しています。着工寸前までこぎ付けましたが衆議院の解散により頓挫しました。ようやく昭和31年、沿線住民や関係自治体が待ち望んでいた工事再開に至りました。

●市制発足と同じころに着工

昭和29年7月に、2町6村が合併し、大野市が誕生しました。同年8月には、斉藤重雄市長が初代市長として選ばれ、翌年には市議会議員30人が決まり、市政が始まりました。本市の始まりと越美北線の着工は同じころだったのでした。

市制発足を祝う演芸大会(昭和29年)



乗り継がれて50年 越美北線物語

JR越美北線は平成22年12月15日で開業50周年。
越美北線の移り変わりや本市のあゆみを振り返ります。



第2話 40年経て福井・勝原間が開通

●昭和35年に福井・勝原間が開通

戦争の影響で中断していた越美北線の工事が住民の声で昭和31年に再開しました。4年後の昭和35年12月15日に福井—大野—勝原約45kmが開通しました。建設が認可された大正9年から40年の歳月を経てのことでした。

●6駅で歓喜の声

当時、市内の駅は牛ケ原、越前大野、越前富田、下唯野、柿ケ島、勝原の6カ所でした。各駅には多くの市民が駆け付け、開通を喜びました。特に越前大野駅に午前11時44分、祝賀列車が到着すると万歳が三唱されるなど歓喜の声



越美北線の開通(昭和35年12月)

が上がりました。

●貨物営業も開始

旅客の輸送と同時に福井南・越前大野間の貨物営業も開始しました。大正3年から福井市と大野市を結ぶ唯一の鉄道として活躍していたのが京福電鉄越前本線ですが、越美北線は勝山を経由せずに福井方面へ行くことができ、通勤や通学をする人の足となり、経済の高度成長期でもあったため物資の流通も盛んになりました。

●このころ現在の市庁舎着工

市制発足時の庁舎は手狭であり、市民へのサービスの充実を図るため新庁舎の建設に取り掛かりました。昭和35年12月、起工式が行われ、翌年11月には棟上げ式が行われました。工事は着々と進み、昭和37年6月18日に新庁舎で事務が開始されました。

乗り継がれて50年

越美北線物語

JR越美北線は平成22年12月15日で開業50周年。
越美北線の移り変わりや本市のあゆみを振り返ります。



第3話 三八豪雪を機に区間延長を要望

●利用者増で着々と駅も増設

越美北線は、昭和35年12月に福井一勝原間が開通しました。利用者は毎年増え続け、市民が福井方面へ通勤することも多くなりました。利用者が増えたことで、昭和39年に越前田野駅、昭和43年には北大野駅が順次開設されました。

●三八豪雪で2カ月不通

昭和38年の正月から降り続いた雪は、やむことなく積もりました。交通機関は不通となり、本市は約1カ月間“陸の孤島”になります。自衛隊250人や民間人と市職員計約1,000人、ロータリー車2台とラッセル車で越美北線線路の除雪を実施。連日3㍍を超える雪を除雪し、2月



除雪がおおむね完了し、帰還する自衛隊員らを見送る市民(昭和38年2月)

23日ようやく福井一大野間が開通しました。大野一勝原間が開通したのは3月4日のことでした。

「三八豪雪」で旧和泉村が孤立したこともあり昭和40年11月、勝原から和泉村朝日までの10.1㍍の工事に着手。

昭和47年に勝原一九頭竜湖間が開通しました。

●相次ぐ災害40.9風水害

昭和40年9月に発生した台風23号と24号により、本市は記録的な集中豪雨に見舞われました。当時の市報は、死者2人、負傷者19人のほか、富田小学校倒壊や337カ所の道路決壊など壊滅的な被害を受けたことを記しています。



電線をまたいで歩く市民

乗り継がれて50年 越美北線物語

JR越美北線は平成22年12月15日で開業50周年。
越美北線の移り変わりや本市のあゆみを振り返ります。



第4話 沿線自治体が協力して乗る運動

●全線開通の期待から一転 廃線の危機へ

昭和53年10月19日に開かれた「鉄道建設審議会」で、本市にとって喜ばしい決定がなされました。国鉄ローカル線、越美北線の九頭竜湖駅～越美南線の北濃駅間を予定線から工事線に格上げし、鉄道建設公団の建設基本計画に組み入れるよう運輸大臣に答申したのです。「越美線全線開通」という沿線住民60年来の悲願が、成就されることが期待されました。

喜びもつかの間、昭和54年には運輸大臣が建設凍結を明らかにし、事態が急変。翌年には「日本国有鉄道経営再建特別措置法(国鉄再建法)」が制定されました。この法律に基づいて、越美北線・越美南線は廃線候補となりました。

越美北線が、廃線の岐路に立たされる中で昭和56年5月、「越美北線と乗合バスに乗る運動を進める会」が結成されました。県の呼び掛けで沿線の大野市、福井市、旧美山町、旧和泉村が参画。

輸送密度を高めて「生活の足」としての実績づくり推進や存続運動が活発になるよう、運動を展開しました。

●56豪雪で約1ヵ月間不通に

昭和55年の年末から雪が降り続き、4日後には市内にある気象庁の観測地点で2桁を超える積雪となりました。越美北線は12月28日から1月31日まで不通となり、2月1日ようやく開通しました。旧和泉村では12月28日に越美北線と国道158号が不通となり、約480世帯が孤立。列車は止まりましたが、生鮮食料品の不足する村へ、線路を利用してモーターカーによる物資輸送が行われました。



56豪雪で雪に埋もれた
越前大野駅のホームと線路

乗り継がれて50年 越美北線物語

JR越美北線は平成22年12月15日で開業50周年。
越美北線の移り変わりや本市のあゆみを振り返ります。



第5話 明暗分けた北線と南線

●廃線対象の危機から存続へ

越美北線や越美南線は、廃線の候補とされてきました。その対象から除外されるためには「冬季積雪により代替輸送道路が年間10日以上閉鎖される」という条件もありました。越美北線の代替輸送道路である国道158号は昭和52年から54年まで年平均9.66日が不通と、除外条件を満たしていませんでしたが、雪崩により日中8時間近く不通となった日が3年間で4日ありました。これが含まれば廃線の対象から外されると願い、県や沿線の市町村が陳情を重ね、地元選出国会議員の協力を得て、その要望が受け入れられました。国鉄は昭和57年11月、廃止対象となる赤字ローカル線を再び国へ申請しました。申請された33路線の中に越美北線はなく、正式に存続することとなりました。

存続は恒久的ではなく、基準が見直されて厳しくなると再び廃線対象となる可能性もあり、利用者の増加が現在でも大きな課題となっています。

●南線は3セクの長良川鉄道に

越美南線は昭和57年8月に開業50周年を迎えましたが、第2次廃線申請の33路線に含まれたことから、越美線全線開通への道のりは極めて困難なものとなりました。

国は昭和59年6月に国鉄から申請された33路線のうち21路線の廃線を承認し、越美南線は廃止されることになりました。国鉄に代わる輸送手段として、バスへの転換や民営鉄道への譲渡など話し合わせ、越美南線は第3セクター「長良川鉄道」として昭和61年12月に営業を開始しました。

乗り継がれて50年 越美北線物語

JR越美北線は平成22年12月15日で開業50周年。
越美北線の移り変わりや本市のあゆみを振り返ります。



第6話 国鉄からJRへ

●越美線の全通を断念

昭和62年4月に日本国有鉄道(国鉄)が分割民営化され、越美北線は西日本旅客鉄道が継承しました。

越美線の全線開通を目指し運動を展開していた国鉄越美線全通対策同盟会は、平成元年3月末に運輸大臣の工事再開認可期限が切れることから、越美線全通を断念し、同年3月末で同盟会は解散しました。

●管内初の鉄道部を設置

ローカル線の活性化や地域に密着した鉄道づくりに取り組むため、鉄道部制が導入されました。平成2年6月に越前大野鉄道部が金沢支社管内で始めて設置されました。

その頃、車掌が乗車せず運転士1人によるワンマン運転が開始されました。

●SLや快速列車を運行

平成3年7月には観光キャンペーンとしてSL「奥越メルヘン号」が黒煙をはきながら走り、市民や大勢の鉄道ファンを楽しませました。

平成4年には美山駅が無
人駅となり、有人の駅は越前大野駅と九頭竜湖駅のみとなりました。現在運行している車両「キハ120形」は、この年から運行を開始しました。

昭和55年から平成9年までは繁忙期や週末などに臨時快速列車「おくえつ号」が、平成4年から13年までは福井方面へ通勤する人たちの利便性を図るための快速列車が運行されました。



乗り継がれて50年 越美北線物語

JR越美北線は平成22年12月15日で開業50周年。
越美北線の移り変わりや本市のあゆみを振り返ります。



第7話 豪雨で廃線の危機再び

●橋やレールも流される

平成16年7月18日に発生した福井豪雨では、局地的で短時間に雨が降ったことで、各地に大きな被害をもたらしました。市内でも住宅への浸水や水田冠水などの被害が発生。越美北線の被害も甚大でした。

足羽川に架かる橋7つのうち5つが濁流に流されてしまいました。レールはねじれ曲がったり、枕木ごとレールが地面から浮いてしまったりして、至るところで線路が寸断されてしまったのです。被害の状況を目の当たりにし、市民の皆さんも「廃線」の文字が頭をよぎったのではないのでしょうか。

●代行バスで通勤通学の足を確保

越美北線は、福井方面へ通勤・通学する人にとって大切な足です。翌19日は全線運休となり

ましたが、20日からは越前大野―九頭竜湖間が始発から運行を再開し、越前大野―福井間はバスによる代行輸送が始まりました。県や沿線市町村は越美北線の全線復旧と、比較的被害の少なかった区間の運転再開をJRに要請しました。9月11日には55日ぶりに福井―一乗谷間、美山―越前大野間の運行が再開され、代行バスが美山―越前東郷間で運行されました。

●県とJRが復旧へ基本合意

深刻な被害を受けた一乗谷―美山間の復旧には、足羽川の河川改修が必要でした。再び豪雨となれば新しい橋を架けてもまた流されてしまう恐れもあったからです。県とJRが協議を重ねた結果、平成17年2月16日には、全線復旧に向け協力して取り組み、安全確保のために河川改修を行う基本合意に至りました。

乗り継がれて50年 越美北線物語

JR越美北線は平成22年12月15日で開業50周年。
越美北線の移り変わりや本市のあゆみを振り返ります。



第8話 全線復旧に向けた取り組み

●復旧工事が始まる

平成17年6月27日に福井県とJRが工事協定を締結し、10月11日には安全祈願祭が行われ、10月17日に復旧工事が始まりました。

同年11月7日には大野市と和泉村が合併し、新しい大野市が誕生しました。

復旧工事は順調に進んでいましたが、平成18年豪雪により工事が難航し、春になっても雪解けによる河川の増水で橋脚や橋台を造るための仮設設備が流され、工事が中断したこともありました。

工事と並行して、平成18年度には車両検査のため、越前大野駅にあった車両をトレーラーで福井市まで陸送しました。

当初の予定では、全線復旧時期を平成20

年3月としていましたが、工事後半の重点であった桁架設が暖冬と好天に恵まれたことなどにより、予定より早く平成19年6月30日に全線復旧が実現しました。



乗り継がれて50年 越美北線物語

JR越美北線は平成22年12月15日で開業50周年。
越美北線の移り変わりや本市のあゆみを振り返ります。



第9話 3年ぶり全線復旧

●復旧祝いイベント開催

平成16年7月18日に発生した福井豪雨で大きな被害を受けた越美北線は、一部運休で運行を続けました。美山ー越前東郷駅間は代行バスによる運行で、福井までの乗車時間が長くなったことなどから利用者が激減しました。

一日も早い復旧が待たれる中で平成19年6月30日、ついに全線が復旧。3年ぶりの全線復旧とあって、大野市全体に喜びの輪が広がりました。当日は、美山駅と越前大野駅で出発式が



開催され、越前大野駅周辺では「名水特産市」などが開かれました。クリームと赤の旧国鉄色に塗られていて、全国でも残り

少なくなった車両「キハ28」「キハ58」による記念列車「おくえつ号」も運行されるなど、多くの人でにぎわいました。

学びの里「めいりん」では、全線復旧記念式典を開催。陸上自衛隊第10音楽隊による演奏が花を添えました。

越美北線は、沿線住民の生活になくしてはならない「足」として利用されてきました。今後も、市民全体が「乗って残す」という意識を持ち、積極的に利用することが必要です。



乗り継がれて50年 越美北線物語

JR越美北線は平成22年12月15日で開業50周年。
越美北線の移り変わりや本市のあゆみを振り返ります。



第10話 開業50周年

●乗り継がれて50年

昭和35年12月15日に開業した越美北線は、平成22年に開業50周年を迎えました。これを記念してラッピング列車が運行され8月1日に福井駅で出発式、越前大野駅で到着式が開催されました。

車両は5両のうち3両をラッピング列車に改装し、越前大野城と名水をイメージした1号車を平成22年8月1日から、九頭竜湖をイメージした2号車を9月18日から、一乗谷朝倉氏遺跡をイメージした3号車を10月30日からそれぞれ運行しています。ラッピング列車は約4年間運行されます。

越美北線の利用者数は全線復旧後、年々増加して、平成22年度の利用者数は約35万5000人となり、福井豪雨による被災前の利

用者数を超えました。今後も、できるだけ多くの方々に乗っていただき、越美北線の素晴らしさを伝えていただきたいと思います。

越美北線物語は、今回で終了します。ご愛読ありがとうございました。

