

「高志高等学校五十年史」
 「福井商業高等学校六十年史」
 「福井農林高等学校百年史」
 「坂井農業高等学校五十年史」
 「丸岡高等学校七十年史」
 「北陸学園百年史」
 「金井学園三十年史」
 「仁愛女子高等学校百年史」
 「丹生高等学校五十年史」
 「武生高等学校百年史」
 「武生工業高等学校三十年史」
 「勝山高等学校五十年史」
 「勝山南高等学校五十年史」
 「現代用語の基礎知識1968年版」
 「20世紀日本大災害の記録」NHK
 「豪雪」富山地学会編
 「豪雪の記録」福井新聞社
 「福井新聞縮刷版・昭和37年・38年」
 「日本史小百科・災害」
 「超異常気象」根本順吉著
 「古事類苑・天の部」
 「日本国語大辞典」小学館
 「日本大百科全書」小学館
 「万有百科大事典」小学館
 「理科年表・2001年版」丸善、国立天文台編
 その他に、五十数種の国語辞典類と数種の歴史関係辞典類

2. 三八豪雪の概要と思い出－鉄道マンの立場から－

矢敷昭男*

2.1 私の北陸豪雪年の回顧

昭和2年1月26日よりの北陸線は五尺を上回る大雪に見舞われた。北陸の玄関口の柳ヶ瀬、刀根、新保等周辺の雪害は石川、富山まで巻き込み人々を大恐怖に陥れた。

この時に生まれた私は、小学生の時代は気候温暖な瀬戸内の呉で過ごした。雪に対する思い出はその14年間にただ一度、坂道にある高台に住んでいた私は、朝、通学する道路の2～3cmの積雪に通学ズック裏の波型跡のつくのを楽しみなが

ら、女の子が滑るから怖いとベソをかいているのを横見に、嬉々として通学した覚えがある（昭和11年）。

また、小学生は短ズボンに黒靴下、中学生は長ズボンに編み上げ靴をはいて格好よく闊歩する姿に憧れ、早く中学生になりたいなどの思惑が寒い冬の感想であった。

中学生生活は嶺南に近い舞鶴で5年を過ごした。1年生であった昭和15年の冬は、北陸地方は六尺九寸の積雪で三八豪雪に匹敵する大雪であったにもかかわらず、約40cmの積雪で、宮津線の8620型蒸気機関車は、自らの排雪機で綺麗な円弧を描いて雪を吹き飛ばして、汽車ファンであった私を魅了したものだ（宮津線栗田～西舞鶴間汽車通学）。

昭和20年は戦争末期の統制厳しい時代，“撃ちてしまん”の気概で雪何するものぞであった。北陸金沢の地にあつて最大積雪200cm、道路は踏みつけられた雪道、勿論交通機関の市内電車やバスは不通、頼るのは自分の足しかなかった。医大の近くに下宿していた私は、通学に天徳院前から住宅街を通過して通学していたが、積雪に加えて屋根からの雪下ろしの雪に底までである道は歩行かなわず、遠周りだが小立野本通りを迂回せざるを得なかった。現在のように整備されてなく二間くらいの道は駱駝の背のように起伏の激しい路面だった。降雪も峠を越え除雪になった。戦中のこととて労働力は近辺の人たちの勤労奉仕によった。排雪は街中でのこと排出する場所はなく、踏み込まれ硬く凍った雪は“ツルハシ”も跳ね返す硬さであった。この雪塊を一尺四方長さ三尺位の大きさに“がんど（大鋸）”で挽き山仕事に使う“背負子”で担ぎ出す様子に感動した。

この脳裏に焼きついた感動が、職についた鉄道運輸業において自然の摂理と人間界の営みの葛藤に悩まされる序説となることとは夢にも思わなかった。

2.2 福井鉄道における三八豪雪の影響

入社してから16年、鉄道マンとして毎冬の雪に対する対応（除雪準備、方法、待機、実施）につ

* 元福井鉄道株式会社常務

いて少し板についてきた。

年末31日に降り出した雪に、お正月（1日、2日）には福井市は22cm、大野市では50cmの積雪があり、福井の神明神社には3万人、武生のお総社には1万5千人の参拝人が、奥越では多くのスキー客で賑った。一方、若狭では雪はなく春を思わせるようなどかな元旦を送った。

10日から降り始めた雪は例年どおりの降雪で、除雪対策も何の疑義も抱かず、昨年末に開催された冬期対策会議に準拠して、作業にあたり豪雪など想像していなかった。

表2-1は福井鉄道における電車とバスの運行よ

りみた豪雪状況を1月12日以降でまとめたものである。

2.3 三八豪雪の忘れられない思い出

(1) 雪の挽き出し

”はじめに”で記述した金沢で雪柱の搬出光景、18年前の大雪に20年の豪雪を経験しているおじいちゃんが、自宅前の雪を櫂で搬雪している間に、まねて鋸で雪塊を挽き出そうとしているお孫さんの微笑ましい場面を紹介する(写真2-1)。硬く凍り踏みつけられた雪をこのようにして取り除いていた。

表2-1 福井鉄道の電車およびバスの運行よりみた豪雪状況

1月12日から	前日よりの降雪(60~70cm)により積雪は1mを超え、電車は間引き運転を始めバスは大部分が不定期運転をする。			
1月15日から	連日20cm位の降雪により、バスは嶺南の半数、国道8号線を除き休止。			
1月16日から	16日と17日の連日の猛吹雪により降雪は70cmを超え積雪は1.5m以上となる。電車は軌道線全線運休、鉄道線は間引き運転と部分運休をする。			
1月21日まで	降雪も一時小康状態となったので、運転支障場所など重点的に除雪が行われる。 19日夕方には市役所前~駅前間、市役所前~田原町駅間を除き全線開通。 20日夕方には市役所前~駅前間、市役所前~田原町駅間が開通。 21日には電車全線平常運転に戻った。			
1月22日から	早朝より再度の猛吹雪となり、23日には大雪注意報、24日には大雪警報が発せられ、連日40cm前後の降雪が続き、除雪機関車も身動きが取れなくなった。その上、社員の出勤もままならず、28日より嶺北の社員は本社・西鯖江・水落・福井新・社武生・五分市・岡本新・戸の口・西田中・織田の身近な各駅に出勤し、駅舎と線路の除雪に当たることとなった。連日の雪は止むことなく、30日と31日には50cmの大雪が降り積もり、積雪は3mを超え、自然の脅威になすすべもなく電車とバスは完全にストップした。			
2月1日	大雪も春を迎え峠が過ぎたのか小降りとなり、除雪作業にピッチが上がる。			
2月2日から	各線とも懸命なる除雪により徐々に開通区間を広げていき、バスは国道8号線神明~福井間が開通し、鉄道は下表のように部分開通した。			
	日	福武線	鯖浦線	南越線
	2	武生新~西鯖江		
	3	”		社武生~五分市
	4	武生新~神明	水落~西田中	”
	5	”	”	社武生~粟田部
	6	武生新~福井新	水落~佐々生	全線開通(23時)
2月7日	軌道線は専用軌道線終端(国道8号線口)に仮ホームを設け、急行列車の運転を開始。嶺北バスは一部が開通した。			
2月14日まで	鯖浦線は山間部に入り幾多の難関を排しながら、やっと12日に陶の谷駅、13日に樫津駅、14日に終点織田駅に到着し全線開通した。			
2月16日より	軌道線木田四ツ辻が、17日に市役所前まで、19日に福井駅前と田原町駅に到着。すべての鉄道線と軌道線が開通した。			
2月20日	バスは嶺北の5割が開通。			

(2) 軌道線除雪のむつかしさ

平年の降雪であれば、2月にもなれば天候も暖かくなり積雪は和らぎ、自然に解けるのであるがこの豪雪では軌道線の除雪が最大の難関であった。

県の雪害対策本部より社の除雪対策本部に、軌道線の除雪のため架線に電気が通っていると危険だから切ってくれるよう指示があった。線路が開き運行ができると喜んでいて。だが線路は開かず、逆に雪塊の山、雪捨て場に（写真 2-2）。やむなく専用軌道終点に雪のホームを仮設し、2月7日～16日まで営業し乗客の利便をはかった。誰言うともなく「福鉄の昭和基地駅」と（写真 2-3）。

(3) 除雪体制「除雪協力会」

毎年10月頃に沿線市町村の協力を得て、農閑期農家を対象に沿線各駅の除雪協力をお願いする会がつくられ、職安の許可を得て毎年発会している。駅からの要請により各地区の農家組合長さんをお願いする。平年には積雪も少なく要請回数も少なかったので順調に運用されて寄与は大きかったが、今年の豪雪には素直にいかなかった。自家の雪下ろし除雪は別として、街中の屋根下ろし除雪に行った方が、賃金待遇が良いのとのことで集まらなかった。そこで、協力会の協定人夫賃は甲（男）580円、乙（女）430円の協定を、急遽30日に甲650円、乙500円に値上げされた。それでも集まらず街中が少し落ち着きかかった5日頃より、ようやく要員を確保できるようになった。その間、会社は男女を問わず全社員、出入り関係土木作業員とで除雪作業を徹夜で行った（写真 2-4）。

この間、1月28日に次いで再度2月7日に自衛隊の出動を要請したが実現しなかった。社武生駅では、隣の国鉄武生駅構内で多数の自衛隊々員が除雪作業に励んでいるのを見て、前項の軌道線除雪のときと同様に官尊民卑の念に苛まれた。

しかし、2月5日には北中山村地区の無料奉仕隊550名の協力があり、6日より南越線が全線開通した（写真 2-5）。また、2月7日には社武生貨物線に人夫500人、社員200人、東洋化成株式会社150人、国鉄さんの協力があり、8日より貨物列車の運転が開始した（写真 2-6）。以上のように、多くの方々の暖かい奉仕に社員一同感謝した。



写真 2-1 鋸で雪塊を挽き出す (S38.2)



写真 2-2 木田四ツ辻停留所の堆雪 (S38.2.10)

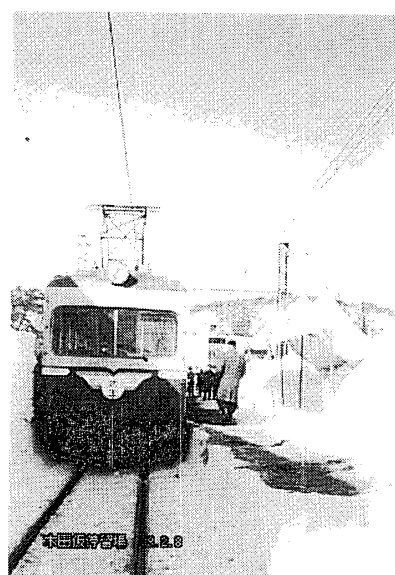


写真 2-3 木田仮停留所 (S38.2.8)

(4) 豪雪時の除雪「窓あけ排雪」

例年の積雪は多くて1.5 m前後で、線路は盛土、線路道床、線路合わせて80 cm程の高さがあるので、電車スノープロードで道床下に排雪し、後整理を人力で補完していた。三八豪雪では、24日より連日40～50 cmの積雪と猛吹雪による吹き溜まりが毎日の排雪跡に加わり、線路上2 mにも達して作業は難渋した。“賽の河原”とはこのことと実



写真 2-4 徹夜で排雪に励む社員（西武生～家久間，S38.1.27）

感した。

社の除雪対策本部は28日、線路の両側に長さ4 mに幅3 mの穴を10 m（現場において適宜伸縮）おきに窓穴を空け、その後を除雪車で排雪する作業方法を指示した。この作業方法は非常に適切で、30日と31日の猛吹雪後より遅々ではあったが除雪は進行した（写真 2-7，写真 2-8）。

(5) ブル排雪

1月31日、宮崎村より“橋が落ちて道路が通れないので線路を通してほしい”という連絡があり、本部は工務課と相談した結果、下江波～江波間でブルを通した。その通した後が、予想外にう



写真 2-6 社武生貨物線の排雪作業（S38.2.7）



写真 2-5 奉仕協力の穴あけ排雪（野岡～定友間，S38.2.5）



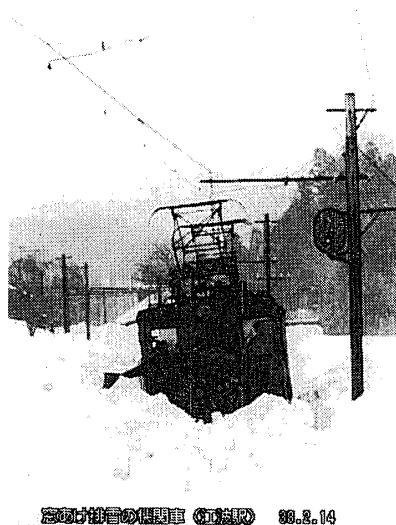
写真 2-7 窓あけ排雪（陶の谷～樫津間，S38.2.13）

まく除雪されていたので、福武線の神明～鳥羽中間駅間、複線区間、鯖浦線の陶ノ谷～樫津間長谷ノ坂の人家密集地域、または谷間に挟まれた搬雪のできない場所に出動し効果を上げた(写真2-9)。

当時の賃借料は1時間当たり3,500円、除雪作業に引き手あまたでなかなか借りられなかった。

謝辞

これらの記述は福井鉄道・武生市広報課が所有



窓あけ排雪の機関車 (江波駅) S38.2.14

写真2-8 窓あけ排雪の機関車(江波駅, S38.2.14)



ブル排雪(神明～鳥羽中間) S38.2.3

写真2-9 ブル排雪(神明～鳥羽中間, S38.2.3)

する資料・写真、白井 昭氏(鉄道研究家)が所有する写真、福井新聞の記事を参考させて頂き、提供を受けたものである。

3. 平成13年大雪で露呈した諸問題と地域の課題

川本義海*・本多義明*

3.1 はじめに

福井地域ではこれまで数回にわたり豪雪・大雪に見舞われているものの、昭和20年、昭和38年、昭和56年、そして平成13年といったように十数年という間隔でやってくる自然事象であるため、その記憶は年月とともに次第に人々の意識の中に埋もれていく。これは地震や噴火、洪水といった自然災害に共通した宿命的なものであるといえる。しかし、もちろんこれらは看過できるものではなく、いつか分からない来るべき時に備え、日頃より十分な対策を講じておくこと、また災害後の対応も考慮しておくことは地域の安全、安心なくらしにとって必要不可欠である。

そこで本稿では、社会環境の変化の中で豪雪・大雪を捉え、まだ記憶に新しい平成13年の大雪で露呈した諸問題と地域の課題について、地域として今後自然災害に対しどのような姿勢で向き合うべきか、関連する既往調査研究^{1)~4)}を踏まえ述べる。

3.2 平成13年大雪が福井地域に及ぼした影響

福井地域では1月13日から19日にわたる1週間、昭和61年以来15年ぶりの大雪となった。幸いにもこの大雪は市民の多くが我慢の限界に達したと思われるあたりで終息に向かったため、危機的な状況には陥らずに済んだ。しかしながら大雪影響下の約1週間、特に交通機関は大きく混乱し、日常生活や経済活動に多大な影響を与えた。

(1) 広域幹線交通の寸断

連日にわたる交通の混乱は、自動車(自家用車)

* 福井大学工学部