

3.8 立ち往生する冬の北陸線市振駅とヒスイ海岸

3.8 No Trains Often Allowed to Pass This Station of Hokuriku Railway Line, "Ichiburi Station" in Winter Season and Jade Coast

藤 井 昭 二 (ふじい しょうじ)
富山大学教授 教養部地学教室

1. 立ち往生する北陸線

1989年11月2日午前5時10分轟音とともに市振駅前の護岸が約100m波によって崩れ、線路を支えている路盤も線路にあと2mの所まで波にさらわれた。

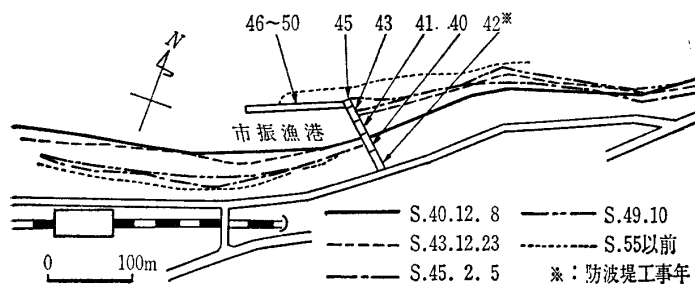
このため北陸線は上下とも一時ストップし、午前9時に上り線が通行し、28時間ぶりに全面開通した。長岡・金沢間で特急、普通列車合わせて51本が区間・全面運休し、通勤・通学・旅行客、合計約3万人が影響を受けている。この後、もう一度波による被害で列車の運行が遅延している。

市振駅での海岸浸食による北陸線の不通は、1980年12月24日、1981年12月15・16日、1982年1月29日および4月10日の4回ある。それは越波が運んだ砂利が下り線を埋めて列車の運転を不能にし、そのため列車ダイヤに混乱をきたしている。

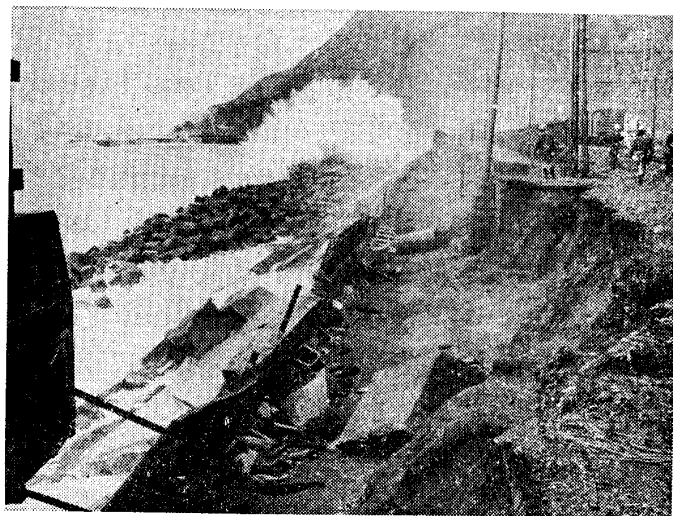
1980年までこのような現象は起こっていない。1980年12月には護岸が60mにわたって破壊され、1981年10月までに修復された。また1982年11月にネットが150mにわたって駅の海側につくられ、プラットフォームを保護している。また、1983年には護岸の前面にテトラポッドが設置された¹⁾。

2. ヒスイ海岸

市振海岸とその延長である富山県の宮崎海岸はヒ



図—1 市振駅と漁港の関係図



写真—1 市振駅に押寄せる波浪
北日本新聞1990.11.2, 13時40分

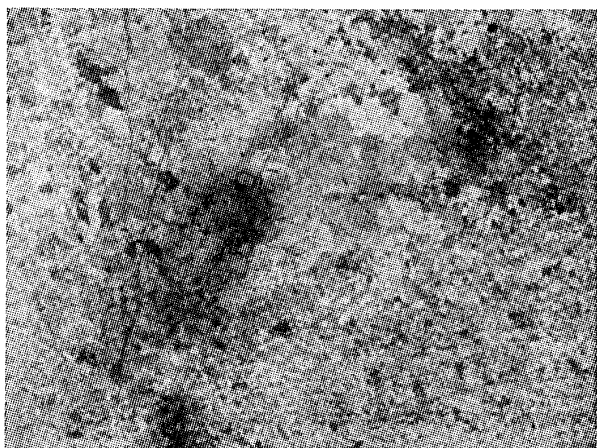
スイ海岸として有名である。ヒスイ海岸とはヒスイが拾える海岸ということで、嵐の後にヒスイを拾う可能性は高くなる。宮崎部落ではつい最近まで石みがきの専門店が3軒あったが戸数の割に多い。

1968年に海岸に平行した丘陵の浜山遺跡から奈良時代のヒスイの工房が発掘された^{2),3)}。また北陸高速道路の予備調査で浜山遺跡の近くの境A遺跡から3000点に近いヒスイの加工片が発見されており、はるか昔の縄文中期時代からヒスイが利用されていることが知られた⁴⁾。

ヒスイの産地は青海川と姫川とにしか知られておらず、川沿いに流されて海にでたヒスイが沿岸流で東から西に運ばれたと考えるよりほかない。ほかの重鉱物についても同様な傾向が知られている¹⁾。

3. 北陸線不通の原因

市振駅が高浪に襲われて交通が途絶するようになったのは1980年からである。それまでも冬には当然、



写真一 宮崎ヒスイ，顕微鏡写真，クロスニコル

高浪はきているが，北陸線に影響を及ぼしていない。

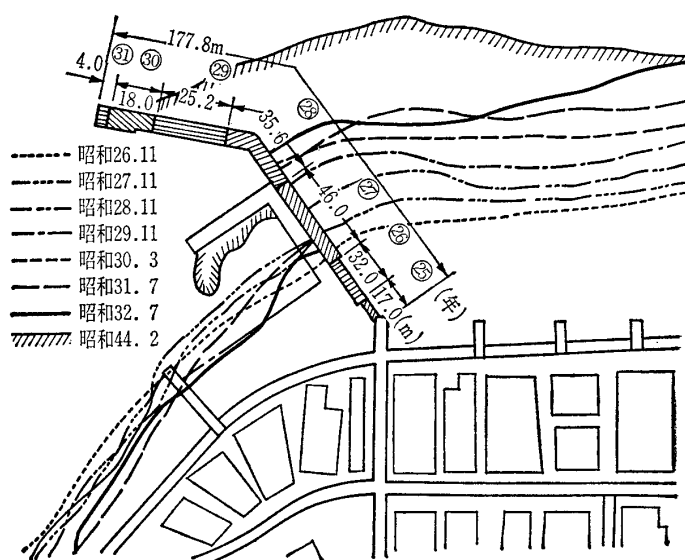
1980年前後に市振駅周辺で何が起こったか調べてみると駅の東側で市振漁港の建造が局部改良事業として1965年から防波堤建造工事が着手され，1969年から第四次港湾整備工事にに基づく改良事業に切り替えられ防波堤工事が進められ⁵⁾，漁港の形が整った1970～1975年頃から防波堤の西にある市振駅付近で海岸浸食が進み，70mあった砂浜は20mたらずになっており，高浪が防波堤に容易にとどく状態に変化した。そのため，少し異常な高波は護岸を破壊し，または護岸を乗り越えた波は土砂で北陸線を埋めるようになった¹⁾。

4. 宮崎漁港の建造と泊の海岸浸食

前述のヒスイ海岸に漁港が築造されたのは1950年頃からで，防波堤がのび漁港の形が整う1965年頃には図一2に示すように宮崎部落の前面には防波堤によって150mも砂浜がついた。一方西側の泊海岸では，さいの河原で石積みをするように，夏つくられた防波堤は冬の浪で破壊され，浜茶屋のでていた大岩もいつの間にか浸食された。下新川海岸はそれでも浸食性海岸であったのが，浸食が加速され，大屋（東草野）埋没林なども発見されて，海岸浸食の名勝になった。激しい海岸浸食は離岸堤が造られるまで続いた⁶⁾。

5. ま と め

市振から宮崎の海岸は縄文中期から東から西への漂砂が知られていた。それまでも激しい海岸浸食地帯であった泊海岸は1950年に宮崎漁港の建造に伴っ



図一2 宮崎漁港汀線変化図

て海岸浸食が加速され，浸食防止に奔走させられた地域であった。

市振漁港は，宮崎漁港の貴重な経験が生かされないで建造された。

これを立案した技術者が通常の技術者なら，市振駅に海岸浸食が及ぶことを危惧したことであろう。しかし，市振漁港の中止をとらえて，上司や政治家と喧嘩して，悪くすると職を失う危険を冒すこともないと考えたに違いない。筆者がその立場にたったら，同様な態度をとったかも知れない。戦後の一時期，技術者や科学者の戦争協力が議論されたことがあった。長い物に巻かれろ，他人の行動は批判できても，自分がその立場にたったらどうするか，考えさせられることの多い海岸浸食である。

冬になったら，今までより頻繁に海岸浸食による北陸線の不通が起こるであろう。

参 考 文 献

- 1) 藤井昭二・丸山卓哉：宮崎一糸魚川間の漂砂と市振駅の越波現象について，富山県地学地理学研究論集，8集，pp. 71～77，1984。
- 2) 朝日町教育委員会：はまやま，1969。
- 3) 藤井昭二：硬玉と石製品，はまやま，pp. 37～40，1969。
- 4) 藤井昭二：境A遺跡出土石器の石質石材分析，境A遺跡出土遺物等理化学分析結果，中間報告会資料。
- 5) 菅原輝男・山本正昭・影山智将：市振漁港海岸の漂砂移動について，第26回海岸工学講演会論文集，pp. 262～266，1974。
- 6) 藤井昭二編：富山湾，巧玄出版社，274p.，1974。