

第3節 平成16年7月福井豪雨

越前（現：福井県）は豊穰の国である。後背に能郷白山を中心とする両白山地を有し、この気高い峰々が蓄えた水を九頭竜・足羽・日野という3つの河川が福井平野に運んでいる。これら高嶺で磨かれ平野に注がれた水は、草木を育み、土地を潤し、そして人びとの支えとなってきた。

しかし、この福井を潤す水は、ある時福井を奈落の底に陥れる。あるときは豪雨、あるときには豪雪。豊かなめぐみは、同時に苦しみとなった。これら川の中でことに、九頭竜川は名前の如く暴れ川で古代から利水と治水が繰り返して行われてきた。足羽川もこの九頭竜川水系にあたり、人びとの頭を悩ませていた河川である。

2004年(平成16年)7月福井豪雨。この雨で主要河川は牙を剥き、豊穰な越前の地を呑み込んだ。本節では、この豪雨における被害状況の概説、足羽川に沿って走る JR 越美北線（九頭竜湖線）がどのような被害を受け復旧し現在の地域交通の中にあるかを叙述する。

1. 平成16年7月福井豪雨の概要と被害

名称	平成16年(2004年)7月福井豪雨
発生日時	2004年7月18日(日)未明から昼過ぎ
被災地域	足羽川流域：福井県福井市・大野市・鯖江市・美山町(現：福井市)・清水町(同)・池田町(同)・今立町(現：越前市)・松岡町(現：永平寺町)
人的被害	死者：4名、行方不明者1名、負傷者19名
建築被害	下表
気象記録	美山町で1時間に96mm、同期間降水：285mm

図表2-2-10：平成16年7月福井豪雨の諸元

	建物被害						
	全壊	半壊	流出	床上 浸水	床下 浸水	一部 損壊	非住家
福井県	66	135	0	4052	9675	229	26

図表2-2-11：平成16年7月福井豪雨における建物被害の状況

	建物以外の被害				
	道路 損壊	橋梁 流出	堤防 決壊	崖崩 れ	軌道 損壊
福井県	218	17	2	116	29

図表2-2-12：平成16年7月福井豪雨における建物以外の被害状況

7月13日を中心に、新潟県・福島県で豪雨をもたらした梅雨前線は北陸地方をゆっくりと南下し、7月17日夜から7月18日にかけて北陸地方と岐阜県で大雨となった。18日未明から昼頃にかけて、福井県を中心に非常に激しい雨となり、美山町では降り始めからの総雨量が285mmに達し7月の月間雨量平均値(236.7mm)を上回った。

この雨で、福井県内の広い地域で被害が発生し、特に日野川・足羽川の一部堤防で破堤、河道洗掘が発生し甚大な被害を出した。最終的に、人的・物的被害は、死者4名、行方不明者1名、負傷者19名、住家全壊66棟、住家半壊135棟、住家一部破損229棟、床上浸水4,052棟、床下浸水9,675棟であったほか、合計で少なくとも約55,000世帯に避難指示・勧告が出された。また土石流104件、地すべり4件、がけ崩れ30件が発生した。

このほか、電気・ガス・水道・電気通信で、停電や断水などが広い範囲で発生し、高速道路、国道などで通行規制が行われたほか鉄道各線でも運休が発生した。

こうした被害に対して、国は連絡会議の設置や調査団の派遣を行い、閣議で「平成16年7月8日から同月21日までの間の豪雨による災害についての激甚災害及びこれに対し適用すべき措置の指定に関する政令」をさだめこの豪雨を激甚災害に指定した。

このほか、防衛庁（当時）自衛隊による災害派遣が行われたほか、消防庁・警察庁・海上保安庁などが被災者の救助にあたり福井県をはじめとして中部・近畿地方各県から救助隊が派遣された。

2. 平成 16 年 7 月福井豪雨における鉄道の被害

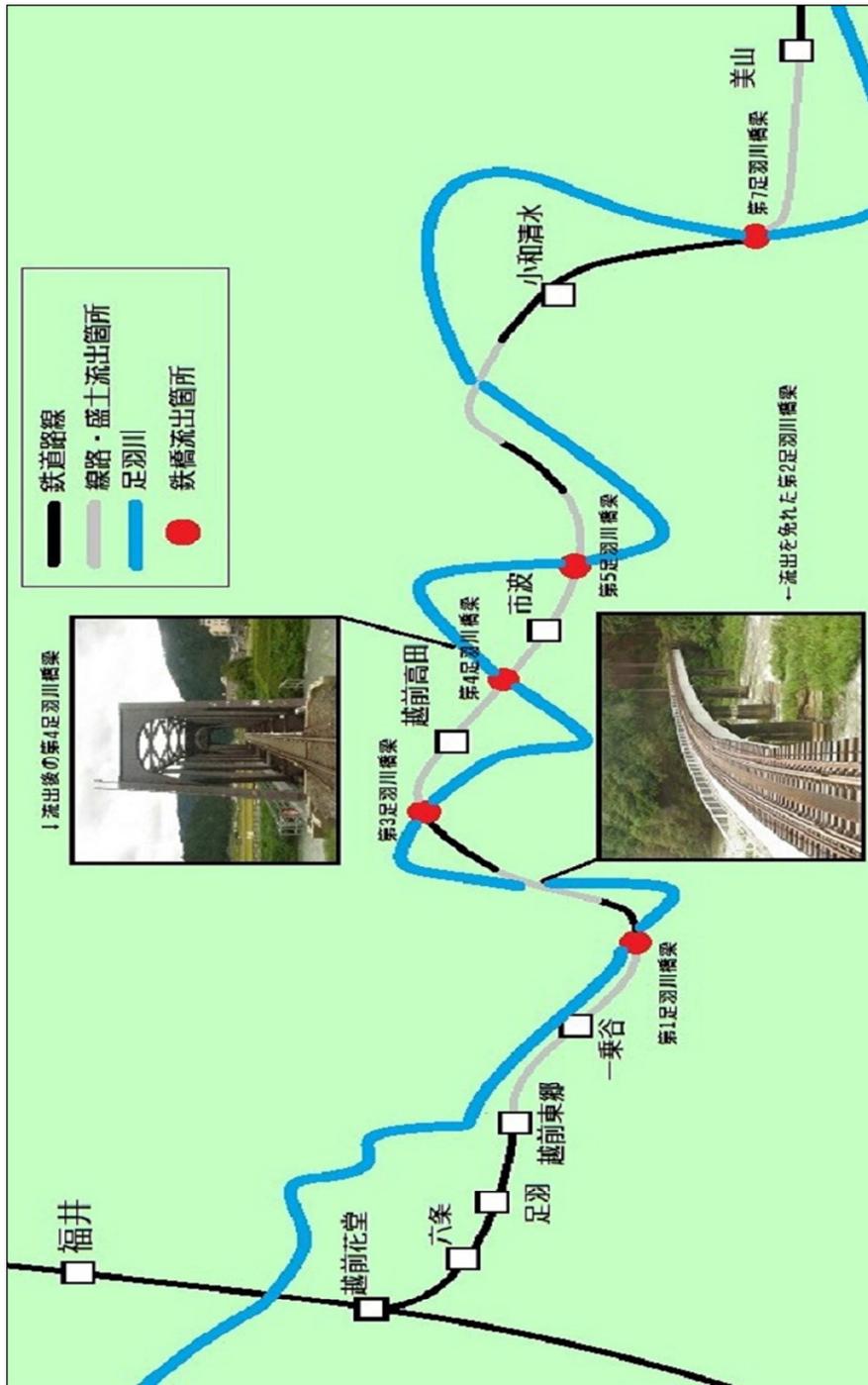
福井県内の鉄道では、JR 北陸本線が 7 月 18 日の朝から運休し、夜にかけて運行を再開した。えちぜん鉄道は勝山永平寺線の福井～福井口間でほぼ終日運転を見合わせた。福井鉄道福武線でも同様の状況だが、一部区間では復旧が翌日にずれ込んだ。これらの路線は、おもに足羽川の氾濫を警戒して福井市内を中心に運休となったが、もっとも大きな被害を受けたのがその足羽川に寄り添って走る越美北線である。

越美北線は、越前花堂から九頭竜湖を結ぶ全長 52.5km の地方交通線である。列車はすべて福井駅から発車し、現在ではキハ 120 系によって運転されている。1960 年(昭和 35 年)に勝原まで開業し 1972 年(昭和 47 年)に九頭竜湖まで全通した、比較的新しい鉄道路線である。国鉄末期に、いわゆる国鉄再建法に基づいて廃線の危機に立ったが、冬季積雪による代替路線整備が不十分として国鉄越美北線として存続した。しかし、現在も様々な要因から利用者は減少し続け、運行本数も少ない、いわゆる赤字ローカル線である。

前述の通り、越美北線はとくに一乗谷駅から美山駅にかけて足羽川によりそって走り、被害はこの区間に集中した。次頁に被害状況を図示した。特に大きな被害として第 1・3・4・5・7 足羽川橋梁の 5 橋が流され、6 箇所の線路・盛土が流失した。



図表 2-2-13 : 足羽川を渡る越美北線（第 2 足羽川橋梁）



図表 2-2-14 : 平成 16 年 7 月福井豪雨における越美北線の被害状況

3. 平成 16 年 7 月福井豪雨における鉄道の被害と復旧

叙述のように豪雨による被害を受ける以前から厳しい状況にあった越美北線だが、橋梁 5 本が流出で更に厳しい状況に陥った。復旧にかかる費用は 40 億円程度と予想され、西日本旅客鉄道(以下：JR 西日本)は自社単独による復旧を断念する方向を見せた。しかし、県や沿線自治体は被害の少なかった区間の早期運行再開と全線復旧を要求した。

鉄道軌道整備法第八条四項によれば、災害復旧に際し国がその費用の 25%までの額を補助できるとしている。結果として、総事業費約 40 億円のうち橋梁部分の復旧費が約 34 億円を占め、国が約 20 億円、県が約 10 億円、JR が約 4 億円を負担した。

国及び地方自治体の負担額を見れば、同法による規定を越えた額の補助金が拠出されているが、災害復旧として特例的に認められた物である。法の規定によれば、JR 西日本は毎年利益を出し株主に対して配当をおこなう民間企業であり、その資産である鉄道路線の復旧は本来自助努力によって為されなければならない。しかし、本路線のように、多年にわたって赤字が続いており自助努力のみでは路線経営が改善できず、さらに災害によってその存続すら危うい場合規定を超えた額の補助金が支払われることがあり、平成 22 年の豪雨で被害にあった美祢線も同様の補助を受けている。

こうしたいきさつを経て復旧事業は着工し、豪雪による工事の難航を経ながらも、2004 年 7 月 18 日から約 3 年後の 2007 年 6 月 30 日に全線が復旧した。復旧に際して、被害を受けた第 1・3・4・5・7 足羽川橋梁は橋脚が多く流木などが引っかかりやすいプレートガーダー橋であったが、スパンが長く橋脚が少なくすむトラス橋に変更された。

こうした、いわゆるローカル線が災害によって甚大な被害を受けた際に、復旧する例はいくつかあるが¹、これらの例は多くが起終点共に他線に接続する路線であり、いわゆる盲腸線が災害による被害を受けて廃線に陥った例も多い。地域交通として、その路線が重要な位置を占め、利用が少なくとも無くてはならない存在として自治体・利用者から認識されていなければ

¹ 1995 年(平成 7 年)7 月に水害で被災した大糸線は 1997 年(平成 9 年)11 月に復旧。2004 年(平成 16 年)10 月の水害で被災した高山本線は 2007 年(平成 19 年)9 月に復旧。

ば復旧に巨額の費用を拠出することはできないということだろう。

越美北線は幸いなことに存続し、現在も運行が続けられている。沿線自治体は合併が進み、現在は福井市と大野市の2市を走るのみだが、とくに大野市にとっては市民の重要な足である。現在、越美北線ではキハ120系3輦に大野市をアピールするラッピング車輛が運行されているほか、利用促進を狙ったキャンペーンなどが実施されている。2010年度(平成22年)には、ようやく利用者が水害前の水準を上回った。しかし、越美北線が経営的に厳しい状況におかれているのは現在でも間違いない。水害から復旧した本線が、次の50年に向かって走り続けることができるか正念場は続いている。



図表 2-2-15 : 足羽川に沿って走る越美北線