

ストーリー

【つなぐ。日本海と太平洋】

明治 17 年（1884 年）に長浜と敦賀が鉄道でつながって 130 年以上経つ。古来より日本海側の物資は、敦賀から陸路で琵琶湖を経て京都・大阪へ運ばれていたが、その道は峠を越えなければならず、800 年も前の平清盛の時代から運河建設計画が浮かんで消え、実現することはなかった。そんな積年の夢が動き出したのは、明治 2 年のこと。明治政府は、日本海と太平洋をつなぐプロジェクトとして、琵琶湖－敦賀間の鉄道敷設を決定したのだ。鉄道に将来の有効性を確信した長浜の商人達は、いち早く駅の誘致に動いた。その甲斐あって、政府は長浜を琵琶湖側の拠点と定め、長浜－敦賀間の工事に着手した。

長浜市と敦賀市にまたがる柳ヶ瀬トンネルは、今も道路トンネルとして現役である。1 車線通行でゆるやかにカーブしている内部は、迫りくる壁面に圧倒される。これこそが日本人の技師、工夫らにより 4 年の歳月をかけて完成したトンネルである。この工事の成功は、我が国の鉄道建設技術の飛躍と自信につながる金字塔となったばかりでなく、峠をトンネルで貫くことで、日本海と太平洋の最短ルートが確立されたのである。

その後、敦賀－今庄間の工事は、急峻な山地で 30 km の間に 12 のトンネルを掘る必要に迫られた。積み上げるレンガや石は全て手積みであり、掘削工事中の洪水や土砂崩れの影響により、工夫は復旧工事のための資材を現場まで背負って運んだ。硬い岩質に阻まれながらも、技師、工夫らのたゆまぬ命懸けの努力によって 3 年後に完成した。しかし、柳ヶ瀬－敦賀－今庄間は、当時の機関車では登坂能力の限界となる急勾配で、輸送量が増加していくと、より牽引力が強い機関車が求められた。そこで登場したのが D51 形蒸気機関車である。日本で最も量産された同機は、途中の小刀根トンネルのサイズに合わせて設計されている。小刀根トンネルは、現存する日本最古のトンネルであり、レンガ積みの壁面など当時の技術を間近で見ることができる。こうしたトンネルが続く区間を機関士達は、サウナのような状態の中でひたすら石炭をくべ続け、煙やすずで鼻の中まで真っ黒になりながら、急勾配の下りでは脱線しないようにと、一瞬の気の緩みも許されない卓越した運転技術で難所を越えていった。

これらのトンネルは廃線となった今も道路として使われているが、現在の基準からすると狭く感じる。しかし、それは 130 年前の鉄道トンネルを今も使用しているが故である。トンネル群を歩いて巡るウォーキング大会の参加者は、今もなお残る黒煙のすすを目にしながらいち歩きの様子を感じている。旧北陸線のトンネル群は、鉄道から自動車へ移動手段が変わってもなお役割を果たし続けている現役の文化財なのである。

【鉄道がもたらした繁栄】

現在の長浜駅の喧騒から少し離れた所に、イギリス風の洋館がある。これは、明治 15 年に開業した初代長浜駅で、現存する日本最古の駅舎である。現在は鉄道スクエアと呼ばれ、旧北陸線の歴史を知ることができる資料館になっており、旧北陸線を運行していた蒸気機関車や電気機関車などを展示し、歴史を広く発信する役目を担っている。鉄道開業により長浜は、敦賀から、また京都・大阪からの物流の拠点であるターミナル駅として、人々が行きかう活気あるまちとなった。初代長浜駅の向かいにある「慶雲館」は、明治 20 年に明治天皇皇后の行幸啓の際に長浜駅から東京方面へ向かう休憩場所として、長浜の豪商が建てた和風の迎賓館である。鉄道によってもたらされた長浜の明治期の代表的な 2 つの建物は、今でもその和と洋のコントラストで長浜を訪れるお客様をお迎えしている。



滋賀と福井の県境にある柳ヶ瀬トンネル
明治 17 年当時日本最長を誇った



日本最古鉄道トンネル小刀根トンネルの内部
SL 運行当時のすすが現在も残る



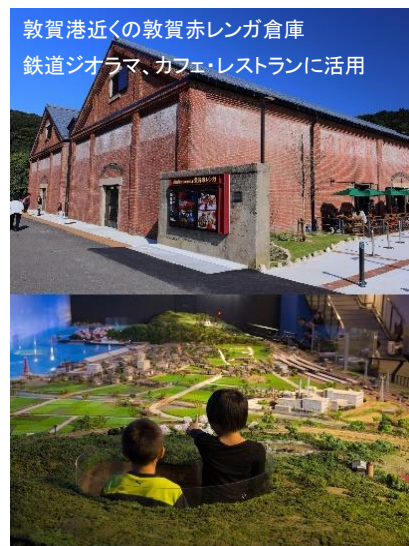
現存する最古の駅舎「旧長浜駅」
資料館として公開されている

一方、敦賀-今庄間では急勾配を多くの貨物を積んで越えるために、補機（列車を後ろから押すもう1台の蒸気機関車）を連結する必要があり、敦賀駅、今庄駅では補機の付け外しのために全ての機関車が停車した。その作業時間を目当てに敦賀駅では「立ち売り」で「鯛鮓」が販売され、今でも駅弁やお土産に人気の定番商品となっている。また、今庄は400年の歴史をもつ在来種そばの産地で、停車中にホームで食べる定番の「立ち食いそば」は、今庄駅発祥と言われ、親しまれた。今でも「今庄そば」と呼ばれ特産品となっており、これまで20年にわたって開催され続けている今庄宿でのイベントでは、毎年多くの人々に食され、賑わいを見せている。



【そして鉄道は海を越える】

湾が深く周囲を山に囲まれた敦賀には、異国情緒あふれる施設が点在する。敦賀港は元々、北前船をはじめとする海上交易の拠点として栄えていたが、北陸線が北へ延伸するにつれて、物流の主役は鉄道へと移っていった。こうした状況を危惧した地元実業家らの運動により、敦賀は国際港へと舵を切ることになる。諸外国との貿易が盛んになり、輸入された石油の貯蔵庫として活躍した旧紐育スタンダード石油会社倉庫（敦賀赤レンガ倉庫）は、現在、鉄道ジオラマ館やカフェ、レストランとなって開放されており、当時国際都市であった敦賀市の歴史を伝えつつ、観光客の憩いの場として賑わっている。明治35年にシベリア鉄道が開通し、それに伴い敦賀-ウラジオストクの定期航路が開設されると、敦賀港は日本海側屈指の国際港としての地位を確立していった。そして明治45年には東京の新橋-金ヶ崎（敦賀港）間に、ウラジオストクを經由してヨーロッパまで1枚の切符で渡航できる直通列車「欧亜国際連絡列車」が開業した。ヨーロッパまでの最短であったこのルートで、歌人と謝野晶子はパリへと旅立ち、来日していた探検家アムンゼンは日本を発った。日本が初参加したストックホルムオリンピックで金栗四三ら日本選手団が利用したのも、本ルートである。第二次世界大戦中には、リトアニア領事代理であった杉原千畝が発給した「命のビザ」を持ったユダヤ人難民が続々と敦賀に上陸した。人々は銭湯を無料開放したり、りんごなどの果物を無償で提供したりと、難民を温かく迎えた。“The Town of Tsuruga looked like heaven. We will never forget Tsuruga.”-天国のように見えた敦賀の町。この地の人々の温かさは決して忘れない-彼らの感謝の言葉は現在も敦賀に残されている。この「命」と「平和」のストーリーを後世に伝えるため、敦賀港を望む場所に「人道の港 敦賀ムゼウム」という資料館が設立された。現在も、救済難民やその子孫らが、「命のビザ」の物語をたどってこの地を来訪するが、敦賀の人々は当時と同じように彼らを温かく迎え入れている。敦賀港にはこれまでに年に1、2回の大型外国クルーズ船が寄港しており、令和2年度には4回の寄港を予定している。これは「外国人を受け入れ、もてなす」という精神が今も変わらず根付いているということだけでなく、外国人に向けた着地型観光の受け皿が整ってきていることの証明と言えるだろう。また、令和2年度には資料館のリニューアルや、敦賀港駅舎等の建物の復元も予定しており、港周辺一帯が浪漫溢れる街並みを創出することとなる。鉄道と港の歴史が生んだ唯一無二の平和のストーリーは、これからも地域の人々によって大切に受け継がれ、発信され続けていくのである。



「命」と「平和」のストーリーを後世に伝えるため、敦賀港を望む場所に「人道の港 敦賀ムゼウム」という資料館が設立された。現在も、救済難民やその子孫らが、「命のビザ」の物語をたどってこの地を来訪するが、敦賀の人々は当時と同じように彼らを温かく迎え入れている。敦賀港にはこれまでに年に1、2回の大型外国クルーズ船が寄港しており、令和2年度には4回の寄港を予定している。これは「外国人を受け入れ、もてなす」という精神が今も変わらず根付いているということだけでなく、外国人に向けた着地型観光の受け皿が整ってきていることの証明と言えるだろう。また、令和2年度には資料館のリニューアルや、敦賀港駅舎等の建物の復元も予定しており、港周辺一帯が浪漫溢れる街並みを創出することとなる。鉄道と港の歴史が生んだ唯一無二の平和のストーリーは、これからも地域の人々によって大切に受け継がれ、発信され続けていくのである。



全ては、日本海と琵琶湖を結ぶことから始まった。

鉄道が敷設されたことにより、この地域に物流の革命がもたらされ、それは海外航路とのつながりを促した。鉄道は国際列車として世界へと通じ、人、文化、経済の国際交流の架け橋となったのだ。

長浜市・敦賀市・南越前町の鉄道遺産は、姿や形を変えずに、人々の生活に必要な財産として生まれ変わり、地域に密着した文化財として生き続けている。今後これらの鉄道遺産は、北陸新幹線敦賀開業を契機に、国内外からの観光客を出迎える役目を担い、3市町の一体的かつ広域的な観光振興による地域活性化に貢献する。

この地を訪れ、その軌跡を追うとき、懐かしくも新しい旅の扉が開かれる。