



山中トンネル

全長1,170 mの、入口から出口を見通すことのできる真っすぐなトンネルです。難工事の末、3年かけて造られました。現在は生活道路として活用され、毎年開催されるウォーキング大会では、多くの方がこの長くて真っすぐなトンネルを歩き、蒸気機関車運行当時の様子を体感しています。



大桐駅跡

プラットフォーム跡が残る大桐駅跡。元々は信号所でしたが、地元住民の要望により、停車場に昇格しました。北陸トンネル開通後に廃止となり、現在は、地元住民によって設置されたD 51形の動輪が展示されています。



海を越えた鉄道

世界へつながる 鉄路のキセキ

ここに1枚の切符がある。今から約100年前に運行されていた欧亜国際連絡列車は、この切符で東京からベルリンまでの渡航が可能であった。シベリア鉄道の発着地であるウラジオストクと敦賀を結ぶ鉄道連絡船の就航により、鉄道は海を越え欧州へとつながった。なぜ敦賀駅に国際列車が発着していたのか。それは、長浜市・敦賀市・南越前町の明治時代の鉄道の歴史と密接な関係がある。物語は、トンネルで日本海と琵琶湖を繋いだことから始まる。

令和2年6月19日、南越前町、敦賀市、滋賀県長浜市に点在する2県3市町の鉄道遺産の歴史を語るストーリー「海を越えた鉄道」が、日本遺産に認定されました。敦賀は古くから海路の要として大陸や日本海沿岸の地域を結び、京阪神や中京との結節点でした。明治政府は敦賀を日本海側の玄関口とし、敦賀と琵琶湖沿岸の都市を鉄道で結び、さ

らに湖上交通を利用して太平洋とつなげる交通網を計画しました。当初、湖上交通の拠点は塩津の予定でしたが、当時の鉄道局長の井上勝は、古くから北



国の物資中継地として繁栄し、経済力があり、かつ鉄道誘致の動きが活発であった長浜を推挙しました。日本初の鉄道開通からわずか12年後の明治17年に、柳ヶ瀬トンネルが完成し、長浜―敦賀間が開業。湖北を走る北陸線の歴史が始まりました。

日本国内に順次鉄道が敷設されるなか、明治25年に鉄道敷設法が公布され、政府直営の鉄道路線が計画されました。北陸地方は敦賀から富山への延伸が第一期

工事に指定され、翌26年より敦賀―福井間の工事が始まりました。この中で、敦賀―今庄間は当時の鉄道技術の限界といわれた急勾配が延々と続く最大の難所でした。古くから北陸の玄関口である今庄と敦賀を結ぶ重要なルートへの鉄道建設は、近代化に欠かせない一大工事となりました。

そして、数々の苦難を乗り越え、明治29年に敦賀―福井間が開通。北陸線は次々に延伸していきました。北陸線の日本海側各都市への延伸により、鉄道輸送が国内物流の中心になっていくと、海上輸送は停滞していきました。海運と鉄道の国内物流の結節地であった敦賀港は、海外の玄関口へと役割を転換させていきます。

明治32年、敦賀港は開港場（国際港）の指定を受けました。その5年後に、ロシア国内を横断するシベリア鉄道が全線開通すると、敦賀―ウラジオストク間の定期航路は欧州への最短ルートとして脚光を浴びます。さらに、明治45年には、ウラジオストク航路が発着する敦賀港に連絡する、新橋駅（東京）―金ヶ崎駅（敦賀）直通の欧亜国際連絡列車が開業しました。こうして、敦賀港は世界への玄関口になったのです。



連なるトンネル

