

研究論文

「敦賀 鉄道の夜明け130年」が示唆する「みなとまち 敦賀」の将来像

About the Future of "Tsuruga Port Town" Suggested from "130 Years of Railway"

井上 武史*

はじめに

I. 「鉄道の夜明け130年」の歴史的展開

II. 「鉄道の夜明け130年」と現代の敦賀

おわりに

2012年は近代敦賀港の形成という歴史的側面から節目の年だが、同時に将来のみなとまち整備に向けても新たな一歩を踏み出す意味で節目となるだろう。近代敦賀港の盛衰過程をみると、北陸本線の整備による敦賀港の発展と衰退、そして開港やウラジオ航路の開設、欧亚国際連絡列車の運行による発展という過程が観察される。すなわち、物流機能としての港湾と物流に付随して形成される都市機能をあわせたみなとまちの発展は、国内外の輸送網の中で他の港湾が持たない中継機能を持つかどうかによって左右されてきた。戦後は都市機能が内陸部へ分散するとともに交通体系が拡充されたために、物流と都市機能の形成も変化した。しかしながら、物流機能としての港湾の盛衰を決定づける要因は戦前と基本的に変わっておらず、既存の交通体系の蓄積の上に新たな中継機能を創出するかどうかは鍵となっている。すなわち、道路を含めた複雑な交通体系における中継機能の創出のために敦賀駅東地区が注目される。さらに、歴史的資産が残る金ヶ崎周辺を物流機能とは別に市民が主体的に創造し、これらをあわせて「みなとまち 敦賀」の将来像を描くことが重要になる。

キーワード：交通体系，中継機能，歴史的資産，主体的創造

* 福井県立大学地域経済研究所

はじめに

2012（平成24）年は、「みなとまち 敦賀」の形成史にとって3つの大きな節目である。すなわち、敦賀－長浜間の鉄道が開通してから130年、敦賀－ウラジオストク間の定期航路（以下、「ウラジオ航路」と省略）開設から110年、そして欧亚国際連絡列車（敦賀－東京間の直通連絡列車）が運行されてから100年を迎えるのが2012年なのである。これを記念して、敦賀市内では7月20日から「つるが 鉄道と港」フェスティバルが開催され、つるが浪漫「欧亚食堂」の開店や鉄道写真ギャラリー、イルミネーション・ライトアップなどを行うイベントの開催あるいは洋菓子・弁当といった記念商品の開発など、多様な取り組みが行われることになっている。

また、敦賀港では2010（平成22）年に鞠山南地区多目的国際ターミナルが本格供用されたのを機に、物流機能が同ターミナルや1996（平成8）年に完成した鞠山地区フェリー埠頭など、鞠山地区中心に移動しつつある。そこで、かつて物流機能の中心であった金ヶ崎周辺は物流拠点から「みなとの魅力を発信する場所」として新たに注目され、市民や観光客などが集う場所として本格的な整備に向けた検討が行われている。2012年には金ヶ崎周辺整備のビジョンとして「金ヶ崎周辺整備構想～敦賀ノスタルジウム～」が策定され、今後はビジョンの実現に向けて具体的な整備が進められる予定である。

このように、2012年は近代敦賀港の形成という歴史的側面からも節目を迎えると同時に、今後の「みなとまち 敦賀」整備に向けて新たな一歩を踏み出した節目の年でもあ

る。本稿では、2012年を機に敦賀港の過去と将来を結び、今後の敦賀港及び周辺の整備に向けて近代敦賀港の形成史がどのような示唆を与えるのかについて考察することとした。

本稿の構成は次のとおりである。第I章では敦賀港をめぐる歴史的側面の戦前の部分として、「鉄道の夜明け130年」の経過を概観する。敦賀－長浜間の鉄道開通とウラジオ航路の開設はいずれも敦賀港の盛衰とともに、物流に伴う都市機能の形成にも大きな影響を与えてきたが、盛衰の背後には共通点、すなわち物流機能と都市機能の状況を決定するメカニズムが存在することを明らかにする。

第II章では戦後の敦賀港と敦賀市の形成過程に着目する。特に交通体系と経済情勢の変化が港湾の盛衰や都市形成にも影響を与えながら、近代敦賀港の展開とは異なる形態をとっている。すなわち交通体系の充実によって港湾の物流規模に与える影響は小さくなると同時に、物流の機械化・省力化などによって港湾に多数の人々が介在する必要性が低下した。また都市機能も内陸部に移動していったため、港湾の物流機能と都市機能は分離する形に転換したのである。しかし同時に、フェリー輸送が現代の敦賀港を支えていることにもみられるように、なお近代敦賀港の発展をもたらしたメカニズムと同様のものが依然として存在している。

次に、近代から戦後における物流機能と都市機能の形成には継承された部分と断絶された部分があるなかで、今後の「みなとまち 敦賀」を形成するための考え方について、敦賀駅東地区、そしてかつての繁栄の痕跡が歴史的資産として残る金ヶ崎周辺に着目して論

じる。駅東地区の活用は現代に継承された交通体系と都市機能の盛衰メカニズムから、また金ヶ崎周辺は戦後進行した交通機能と都市機能の分離という状況から、いずれも「みなとまち 敦賀」の将来にとって不可欠な要素である。特に金ヶ崎周辺は「敦賀ノスタルジアム」という基本理念で整備構想が2012年に策定され、整備に向けた取り組みが既に進められている。市民が主体的にみなとまちの情景を創造することで、金ヶ崎周辺は今後も「みなとまち 敦賀」としてのアイデンティティの核となるだろう。そして、駅東地区と金ヶ崎周辺のあり方を総合的に考察することが、港湾機能と都市機能の結合と分離の双方が表出された現代にふさわしい、みなとまちの創造をもたらすと考えられる。

I. 「鉄道の夜明け130年」の歴史的展開

1. 北陸本線の開通と敦賀港の盛衰

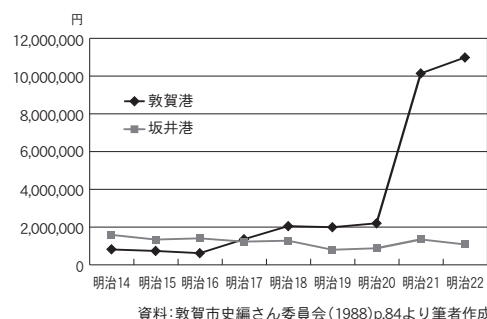
2012年から遡ること130年前の1882（明治15）年に、敦賀－長浜間の鉄道が部分開通した。これは日本海側で最も早かったのみならず、1869（明治2）年に明治政府が鉄道敷設を決定した際、東西の両京を結ぶ幹線と東京－横浜間、京都－神戸間及び琵琶湖沿岸－敦賀間の3支線が計画されていた¹ことから、全国的にもきわめて早い段階で構想されていたことが伺える。

敦賀－長浜間は1880（明治13）年に着工され、後に国内最長のトンネルとなる柳ヶ瀬トンネル（1,352メートル）の区間を除いて、1882年に開通している。1884（明治17）年には柳ヶ瀬トンネルの区間も開通して金ヶ

崎（＝敦賀港）－長浜間の全通が実現した。

鉄道の開通を機に、敦賀港は急激な繁栄を迎えることとなる。敦賀市史によると、長浜との鉄道全通前となる1881（明治14）年から1883（明治16）年における敦賀港の荷物取扱金額は県内の坂井港と比べて半分ほどであったが、長浜まで全通した翌年に敦賀港は一気に倍増して坂井港を超えたという。その後も敦賀港の増加傾向は続き、1886（明治19）年には坂井港の2.5倍に、1888（明治21）年には7.5倍に達した（図表1参照）。

図表1 北陸本線開業前後における敦賀港と坂井港の取扱額の推移



敦賀への鉄道開通は乗客輸送に力点が置かれた他の路線とは異なり、物流線としての機能が重視されていた。明治10年代の新橋－横浜間の全運賃収入に占める貨物運賃の比率は最大の年度でも15%前後であったのに対し、1884年度における敦賀－長浜間のそれは42.5%に達していたという²。金ヶ崎駅が敦賀港と直結していたことから、鉄道による貨物輸送の増加が敦賀港の荷物取扱金額の増加をもたらしたのは当然の帰結と言えるだろう。

このように、敦賀－長浜間の鉄道開通は敦賀港に急激な繁栄をもたらした。しかしながら、それは長く続かなかつた。鉄道の整備が進み、敦賀港が鉄道と海運の日本海側におけ

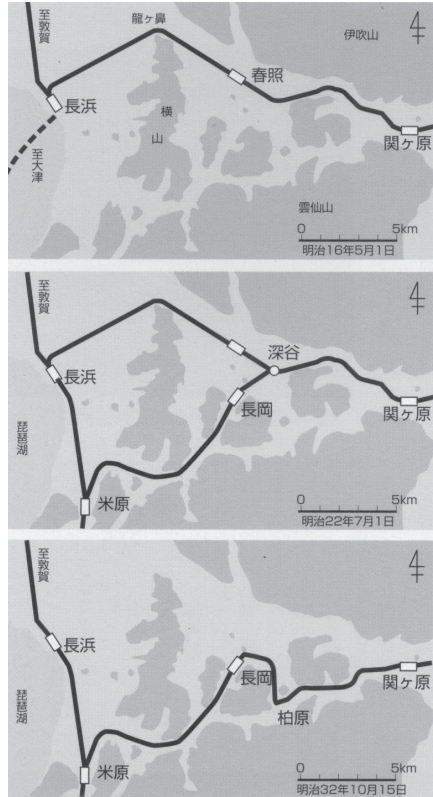
る独占的な中継地点でなくなったからである。すなわち、敦賀港の衰退もまた鉄道によるものであった。

北陸本線の整備延伸は敦賀－長浜間の開通から10年以上遅れたものの、順調に進んだ。1896（明治29）年には敦賀－福井間が開通し、その後も福井－小松間、小松－金沢間、金沢－高岡間と年を追うごとに整備されている。そして1900（明治33）年には高岡－富山間が開通して、北陸本線は全通の運びとなった。

北陸本線の延伸により、敦賀港の荷物取扱金額が減少しただけでなく敦賀の商業全体にも大きな影響を与えた。福井・石川等の米穀を始め、北陸各港より敦賀港へ回漕されていた諸荷物が汽車に奪われたからである。また、直江津以北の貨物も富山県の伏木港に集まるようになり、敦賀港は衰退した。移出入額は1900年の4,013万円をピークに激減し、1901（明治34）年には1,800万円、1902（明治35）年には1,600万円となった。これによって貨物運送業・倉庫業、さらに旅館業などに衰退するものが出てきたのである³。

同時に、敦賀－長浜間の開通により、琵琶湖の長浜港で鉄道と接続されていた連絡船も、鉄道整備の進展によって廃止されることとなった。長浜－関ヶ原間が1883年に開通したのを皮切りに、関ヶ原－大垣間、大垣－名古屋間が順次開通した。また米原－大津間も1889（明治22）年に開通している。この結果、長浜ではなく関ヶ原から米原までを通る路線が東海道線として整備されることとなり、長浜駅はターミナル駅としての意義を失って東海道線の1駅となったのである⁴（図表2参照）。

図表2 長浜－関ヶ原間の鉄道路線のうつりかわり



資料：敦賀市立博物館（2006）p.36

以上、北陸本線の敦賀開通と整備延伸が敦賀港の盛衰に与えた影響を概観した。長浜港の状況を含めて言えることは、大量輸送を可能にした鉄道と海運（湖上含む）の中継機能を日本海側で唯一保持していたかどうかによって敦賀港の盛衰が左右された、ということである。すなわち鉄道整備初期の段階で敦賀港は大きく発展したものの、鉄道の整備が進むことで同様の機能を日本海側の多くの港湾が獲得できるようになると、敦賀港は発展から衰退へと急激な転換に直面することとなった。長浜港の場合、鉄道整備が湖上輸送を不要とするに至ったことから中継機能そのものが失われ、鉄道連絡船の廃止に至ったのであ

る。同時に、物流機能の盛衰は商業・サービス業をはじめとした都市型産業にも大きな影響を与え、都市機能のあり方も変化した。

2. 開港とウラジオ航路の開設、欧亜国際連絡列車の運行による敦賀港の繁栄

北陸本線の整備延伸による敦賀港衰退の打開策として注目されたのは、国際港としての開港であった。対岸のロシアでは1890（明治23）年にシベリア鉄道の建設が発表され、1901（明治34）年にはシベリア鉄道東清線全線が竣工している。また1902（明治35）年にはシベリア鉄道ハバロフスクーウラジオストック間も開通した。

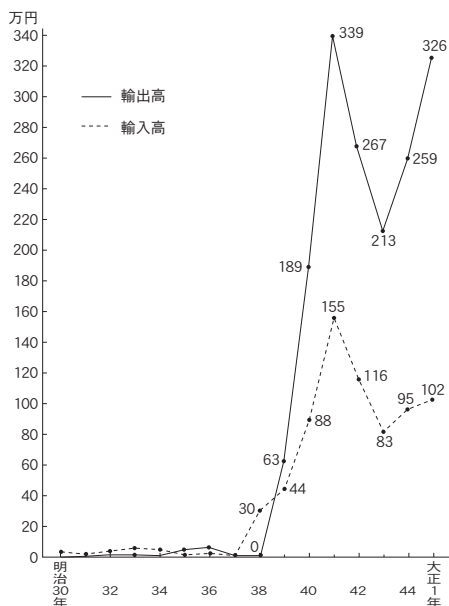
こうした情勢を受けて、敦賀では鉄道整備に替わる新たな発展の契機として開港を求める気運が高まり、政府との3年間にわたる運動と交渉を経て1899（明治32）年に敦賀港の開港が実現した。しかし開港当初はシベリア鉄道が未整備だったこともあり、開港の条件を維持するために大和田荘七らを中心として中国から大豆などを直輸入している。大和田は大きな損失を出しながらも、何とか港格を維持した。

ウラジオ航路はシベリア鉄道の開通に合わせて1902年から定期航路としての開設が求められるようになり、当初はウラジオ直航航路として七尾港と敦賀港の両方が設置された。しかし、それぞれ40日に1回運航という不便さもあり、航路が集約されて1904（明治37）年には敦賀ーウラジオ間の航路のみとなったのである。同年から日露戦争に突入したため、当初こそ不振を続けたものの、戦争終結後に敦賀港の国際貿易港としての地位

は高まった。

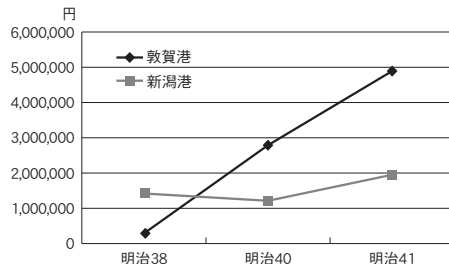
この時期における敦賀港の貿易額は、1906（明治39）年に108万円だったのが1907（明治40）年には278万円、翌1908（明治41）年には494万円と急激に増加した（図表3）。なお、新潟港も県補助によりウラジオ直航航路が開設されたが、わずか年6回の就航しかなかったため週3回就航の敦賀港と比較して貿易額はごくわずかであった⁵（図表4）。

図表3 1897(明治30)年～1912(大正1)年までの敦賀港貿易額



資料：敦賀市史編さん委員会(1988)p.193

図表4 1905(明治38)年～1908(明治41)年までの敦賀港と新潟港の貿易額



資料：敦賀市史編さん委員会(1988)p.187(記述)より筆者作成

このように、開港とウラジオ航路の開設は、敦賀港を北陸本線延伸による衰退の危機から救うだけでなく、新たな発展の契機をもたらした。それは北陸本線の開通と同様、鉄道と海運の中継について日本海側で唯一の機能を敦賀港が獲得したことによる。北陸本線の場合は日本海側での国内輸送網における中継機能であったのが、開港とウラジオ航路の場合は日本海側での国際輸送網のなかで中継機能を獲得した、ということである。したがって、敦賀港盛衰の要因として鉄道開通と開港・ウラジオ航路の開設には共通のメカニズムが存在したと言ってよい。

敦賀港の国際港としての地位が確立されたことによって、1907年に敦賀港は日本海で唯一の第一種重要港湾に指定された。これは横浜・神戸・関門というわが国を代表する港湾とともに指定されたものであり、敦賀港の重要性を象徴する出来事であったと言える。

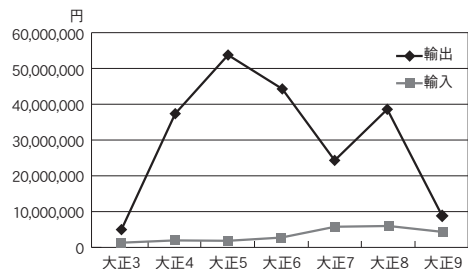
続いて、欧亜国際連絡列車の運行は1912（明治45）年と、ウラジオ定期航路開設から10年後に実現した。これは国際連絡運輸会議が世界一周ルート、すなわちロンドンからシベリア鉄道経由で日本に至り、カナダ・米国を経てロンドンに帰るルートを構成するなかで、敦賀港と下関港が窓口港として対応することとなったためである⁶。したがって欧亜国際連絡列車は東京－敦賀間と東京－下関間が運行されている⁷。

すでに敦賀港はウラジオ航路に年間5,000人前後の外国人客（日本人を含めると6,000人前後）が利用するようになっていたが、欧亜国際連絡列車の運行によって東京からヨーロッパ間の最短ルートが出来上がった。すなわち敦賀－ウラジオストック間が38～39時間、

そこからシベリア鉄道でモスクワまで10～11日間、その先はヨーロッパ各国へ列車で接続し、東京からロンドンまで15日間で到着するようになった。当時、インド洋回りでロンドンまで1カ月近くかかっていたから、欧亜国際連絡列車の運行によって所要時間が一気に半分にまで短縮されたのである。このルートに敦賀港が含まれることによって、対露貿易や来訪者が増加することとなった。

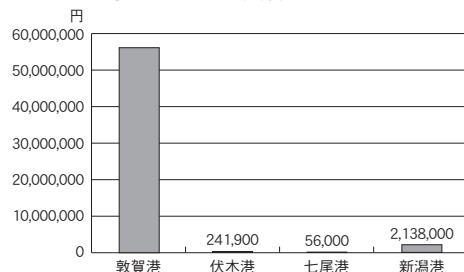
その後、敦賀港の繁栄は第一次世界大戦への突入によってさらに顕著となる。すなわち、連合軍との軍需品輸送基地として、またシベリア出兵における兵士輸送基地として、敦賀港が位置づけられたためである。1916（大正5）年には外国貿易額が5,598万円に達し、国際貿易港では国内第5位となった（図表5）。同時期における日本海側港湾と比較しても圧倒的な規模である（図表6）。この時期が近代

図表5 1914(大正3)～1920(大正9)年における敦賀港の外国貿易額



資料：敦賀市史編さん委員会(1988)p.272より筆者作成

図表6 ウラジオ景気における敦賀港と日本海側港湾の貿易額



資料：敦賀市史編さん委員会(1988)p.273(記述)より筆者作成

敦賀港のピークと言われ、「ウラジオ景気」と呼ばれて現在に語り継がれている。

そして、開港からウラジオ景気にかけての商業の状況をみると、生活に密着する青果・菓子・酒類・穀類が多いのは当然としても、新しく時計・洋服・こもり傘・食肉・洋小間物・牛乳・ガラス商および洋服仕立て・写真・西洋洗濯・靴製造などの職業が芽生えていることが注目される。また卸売や仲買商でもロシアから大豆や豆粕の直輸入、化学肥料や石油販売の業種がみられるようになった。このように物流機能の変化に伴って都市型産業の構成も変わっており、さらにはソ連領事館や水上警察署が設置されるなど、開港による国際港としての発展は都市機能の形成にも影響を及ぼした⁸。

以上に概観したように、明治期から大正期における近代敦賀港の発展と衰退の歴史は、輸送網における唯一の中継機能を確保するかどうかによって左右されたと言える。北陸本線の整備は国内における鉄道と海上輸送の中継機能を敦賀港にもたらしたが、敦賀―長浜間の整備段階では敦賀港がそれを唯一持つことになったために急激な発展の契機となった。しかし整備が進むことによって敦賀港の中継機能こそ維持されたものの、日本海側の多くの港湾も同様の機能を獲得することによって敦賀港の中継機能は唯一のものではなくなり、各港湾に荷物が分散することで逆に敦賀港の衰退を招く要因となったのである。

その後の開港とウラジオ航路の開設、そして欧亜国際連絡列車の運行もまた、国際輸送網における鉄道と海運の唯一の中継機能を新たに獲得することによって敦賀港の復活をもたらしたと言える。とりわけウラジオ航路の

開設と欧亜国際連絡列車の運行によって敦賀港はウラジオストック及びヨーロッパへの最短のルートに位置づけられたことから、ウラジオ景気という全盛期をもたらすこととなった。国際輸送網である以上、当時の国際情勢とりわけ戦時体制に大きく左右された点は北陸本線の場合と異なるものの、基本的には輸送網のなかでの港湾の位置づけが重要であった点は共通している。

また、本稿との関連で注目すべき点は、開港による敦賀港の復活が新たな輸送網を開拓しただけでなく、それが既に整備されていた北陸本線を基盤にしていた、ということである。仮に北陸本線が敦賀に整備されていなければ、敦賀港の国際港湾としての発展も不可能であっただろう⁹。逆に言えば、日本海側で早くから北陸本線が整備され鉄道と海運の中継機能を敦賀港が持っていたからこそ、開港やウラジオ定期航路、さらには欧亜国際連絡列車の運行へと新たな展開へとつなげることができたのである。

以上から、港湾発展の基盤となる唯一の中継機能とは、既存の交通体系を蓄積させながら新たな展開を生み出すことによって獲得できる、ということになるだろう。これは交通機関がますます複雑になった戦後から現代でも、きわめて重要な意味を持っているのではないだろうか。次章では戦後から現代にかけての敦賀港の変遷と都市形成の変貌について述べる。

II. 「鉄道の夜明け130年」と現代の敦賀

1. 都市機能の分散と交通機関の拡充

港湾を中心に発展と衰退を繰り返してきた敦賀は、第二次世界大戦における空襲で市街地の大半が被害を受けた（図表7）。そこで、戦災復興への取り組みは港湾を中心とするのではなく、逆に内陸部に向けて進められていったのである。

実は、内陸部への展開の布石は、既に戦前からみられた。すなわち、ウラジオ景気に沸く敦賀港が名実ともに日本海側随一の国際貿易港となるために、内陸部への都市計画が進められたのである。当時、敦賀町の人口はウラジオ景気を迎えた1916（大正5）年の19,800人から増加を続け、1931（昭和6）年には24,500人に達していた。その結果、内陸部に新しい住宅地を生む都市計画が必要となり、幹線道路の整備が進められることと

図表7 敦賀市戦災地域図



資料：敦賀市史編さん委員会（1988）、p.563

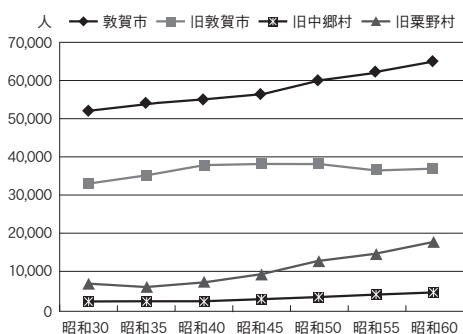
なった¹⁰。

戦後復興は、この傾向に拍車をかける。空襲の被害によって敦賀港が不振に陥るとともに、戦後の都市復興の計画が気比神宮を中心として進められ、今後の発展がこの方面に期待された。この結果、戦前には港湾を中心に位置していた商店街が、1951（昭和26）年に新築された敦賀駅に向かって移動する形に変わり、港湾周辺に形成されていた商業機能が敦賀港から離れることとなったのである。

その後、戦後復興から立ち直り高度経済成長期に突入した日本で工業誘致による地域開発競争が始まると、敦賀市でも港湾の情勢に左右される不安定な状況から脱却するために工場の誘致が強く求められるようになった。その結果、広大な用地を持たない敦賀市ではさらに内陸部が開発され、1951（昭和26）年に制定された工場設置奨励条例により工業誘致を重要政策として進めていった。誘致によって呉羽紡績（株）敦賀ナイロン工場や永大産業（株）敦賀合板工場、東洋紡績（株）パイレン工場、敦賀セメント（株）敦賀工場が昭和30年代に立地し、一定規模の工業を敦賀に確保することができた。

このように敦賀市では昭和30年代から内陸部への工場立地が進み、同時に住宅地も内陸部を中心に開発されていったため、敦賀市の人口増加も港湾周辺ではなく内陸部が中心となっていった。図表8に示されるように、敦賀港周辺を核とする旧敦賀市の人口が伸び悩む中で、港湾から遠く離れた旧粟野村や旧中郷村の人口が急速に増加したのである¹¹。それとともに都市機能も内陸部に移動し始め、1974（昭和49）年には敦賀市役所が敦賀港周辺から現在の中央町に移転した。また

図表8 敦賀市内の地区別人口構成



資料：敦賀市史編さん委員会(1988)、p.636より筆者作成

商業機能も駅周辺の中心市街地が衰退傾向に陥る一方で、中央町と旧粟野村、旧中郷村の住宅街を結ぶ木崎地区に郊外型の商業施設が林立するようになった。このように戦後は敦賀港の復興の遅れと経済情勢の変化によって、敦賀市の中心的機能も港湾周辺から徐々に内陸部へと移動し、物流機能と都市機能が一体的に形成される「みなとまち 敦賀」としての特徴は次第に薄まっていった。

また、交通機関の多様化・高度化も顕著に進んだ。戦後、貨客輸送手段として新たに自動車が登場する。自動車輸送のために道路網が整備され、港湾を経由しない輸送が大規模に行われるようになった。そのため長距離輸送における海運や鉄道の割合が低下すると同時に、ドア・ツー・ドアの便利な輸送手段でもある自動車が都市機能の郊外への分散を促進することとなった。これは全国共通の現象であり、敦賀市の中心的機能が内陸部に移動していった、もう1つの要因と言える。

さらに、海運の形態そのものも戦後に大きく変化した。とりわけ船舶の大型化と荷役の省力化（コンテナ化を含む）、関連業務に係る諸手続の簡素化などが進んだのである。その結果、これまで貨物輸送に付随する荷役や

取引、通関手続には多くの人々が介在していたのが、コンテナクレーンやトラックなどの大型機械と情報通信網に替わっていった。また、海運は貨物輸送が中心となり、旅客輸送は飛行機や鉄道、自動車が担うようになったため、港における旅客の往来もほとんどなくなった。こうして港湾での貨物取扱規模こそ増えていったものの、逆に港湾における人の姿は減る形となり、物流の拡大に伴う都市機能の形成も行われなくなった。

以上のように、戦後復興の展開や工場誘致の推進等によって敦賀市の都市機能が内陸部に移動し始めただけでなく、自動車交通の発達にこれに拍車をかけた。さらに海運の形態そのものが高度化したことにより、物流機能に人が介在しなくなった。こうして「みなとまち 敦賀」は物流機能と都市機能の一体的形成という戦前の状況から転換し、物流機能の側からも都市機能の側からも相互に分離する力が生まれて両者の関係は弱まっていったのである。

ただし、こうした状況で、なお戦後の敦賀港発展に大きな役割を果たしたフェリー輸送に注目しなければならない。すなわち、戦後に登場した自動車も海運による中継が行われ、フェリー輸送は今や敦賀港の貨物取扱で重要な位置を占めているのである。1970（昭和45）年に敦賀－小樽間に定期フェリーが就航し、現在は敦賀－苦小牧間の航路となったが、敦賀港の内航貨物取扱量の大半はフェリー輸送によるものとなっている。

第I章の最後に述べたように、北陸本線の開通から開港へと港湾発展の機会を創出してきた敦賀港の歴史が示唆するのは、発展の基盤となる唯一の中継機能が既存の交通体系を

蓄積させながら新たな展開を模索することによって獲得できる、ということである。フェリー航路は京都府の舞鶴港も北海道と結ばれているため敦賀港が唯一の中継機能を担っているわけではないけれども、日本海側における希少性がきわめて高いことは間違いない。鉄道の夜明けとともに敦賀での交通体系が拡充され戦後の道路交通にも継承されてきたことがフェリー輸送を可能にしたのであり、現代の敦賀港には戦前から転換しただけでなく「鉄道の夜明け」と同様の発展基盤もまた継承している、と言えるだろう。

とはいえ、道路交通が敦賀に整備されるにあたり大変厳しい試練があったことも付記しておく必要がある。高速道路が敦賀に開通したのは1977（昭和52）年のことである。当時は敦賀－武生間のみの開通であり、1980（昭和55）年には敦賀－米原間が開通して名神高速道路と接続し、全国の高速道路網に組み込まれることとなった。この間、北陸自動車道は福井県内の武生以北の路線について異論はなかったものの、武生以南については以下の2つの候補を巡って大きな問題となったのである。

①湖東案（今庄から栃ノ木峠を通過して琵琶湖東岸を彦根または関ヶ原で名神高速道路に結ぶ）

②湖西案（今庄から木ノ芽山地を貫き敦賀を経て、琵琶湖西岸を通り大津に達する）

この2つの案は、敦賀市を通らない①が採択された場合、敦賀にとって致命的となる。敦賀市は港を有し、原子力発電所や大工場の誘致で工業都市としても発展を目指していた時期でもあったから、若狭地方は観光および産業面で、また滋賀県湖西地区も開発計画に

大きな影響を受けるとして、関係地域住民の反響をよんだという¹²。

そこで、湖西案の実現に向けて1963（昭和38）年に敦賀市議会及び県議会で湖西案要望決議が採択され、さらに嶺南市町村の結束による要望を経て、1975（昭和40）年には敦賀市を通過地とする建設基本計画が決定された。

なお、これと同様の経過が戦後の鉄道整備にもあった。実は北陸本線電化の際にも、高速道路の案に近い2つのルートが示され、猛運動の結果現在のルートとなり、北陸トンネルが開通している。奇しくも高速道路の建設で同様の結果を得て、敦賀は戦後も引き続き交通体系を拡充することができたのである。

戦後の鉄道整備は湖西線も1974（昭和49）年に開通し、やはり大幅に拡充されることとなった。ただし、鉄道による貨物輸送したいが伸びなかったため、鉄道整備が敦賀港の発展に与えた影響は明治期に比べるとごくわずかである。しかしながら、明治期の鉄道整備があったために戦後の北陸線電化や湖西線整備をもたらしただけでなく、北陸自動車道の敦賀通過にも結びついた点は特筆されよう。それが現在のフェリー就航を実現させたことを考えると、既存の交通体系を蓄積させながら新たな展開を模索することによって港湾発展の基盤となる唯一の中継機能を獲得できるという発展のメカニズムは、以上のような幾多の試練を乗り越えて現代の敦賀に継承されてきたのである。

2. 現代の「みなとまち 敦賀」の形成に向けて

本節では戦後における敦賀の転換を踏まえて、現代にふさわしいみなとまちが敦賀市に形成される可能性について考察する。敦賀市における交通体系は、近年再び拡充されつつある。鉄道では既に2003（平成15）年に小浜線が電化され、2006（平成18）年には北陸本線・湖西線の直流化開業が実現して関西圏から敦賀まで直通の新快速電車が運行されるようになった。今後も、北陸新幹線の着工が認可され高規格鉄道の開通が見込まれている。このように鉄道網の充実が進んできた半面、2009（平成21）年には敦賀港線が休止され、敦賀港駅における貨物輸送は鉄道を經由しないオフレールステーション（輸送経路としての線路をもたない貨物輸送基地）として行われている。

また道路でも舞鶴若狭自動車道の整備が進んでおり、現在は小浜インターチェンジまで開通している。2014（平成26）年度には敦賀までの整備が完成し、北陸自動車道とあわせて2本の高規格道路網が敦賀で合流することになる。

このように「鉄道の夜明け」から130年を迎えた現在でも、敦賀市における交通体系は既存のものを蓄積しながら新しい展開を加えようとしている。そこで、港湾発展の基盤となる唯一の中継機能としての位置づけを、今後どのように与えていくかが敦賀港の課題として引き続き重要となるだろう。

そこで、まず新たな交通体系との関係で敦賀港における物流拡大の方策を挙げるとすれば、例えば舞鶴若狭自動車道の開通を契機と

してフェリー輸送との中継を行うことが考えられる。言うまでもなく舞鶴港も同様の機能を持つため唯一の機能ではないものの、希少価値を持つ新たな中継機能を敦賀港にもたらずであろう。

しかしながら、戦後の敦賀港の展開から明らかのように、港湾が大規模な物流拠点としての機能を高める一方で都市機能の集積による人の賑わいを喪失していった。すなわち、近代敦賀港のような物流の拡大と人の賑わいは、港湾ではもはや両立しえない。言い換えれば近代敦賀港が見せた「みなとまち 敦賀」としての発展は、現代の敦賀港では物流が拡大しても実現しないと言える。

では、物流の拡大と人の賑わう「みなとまち 敦賀」は、港湾以外で形成される見込みはないだろうか。港湾が含まれなければ正確にはみなとまちとは言えないが、近代における物流機能と都市機能の一体的形成が行われる可能性が現代に残されているとすれば、みなとまちの構造を持っているという意味で「現代のみなとまち」と言えるだろう。

本稿では敦賀駅東地区の活用を提案したい。敦賀市には交通体系が現代も拡充されているが、それが駅東地区の周辺に集中していることに注目したい（図表9）。敦賀駅と敦

図表9 駅東地区の位置



賀インターチェンジが駅東地区を挟むように整備されており、さらに国道8号線も駅東地区に近接している。ここに北陸新幹線も舞鶴若狭自動車道も接続することとなるため、駅東地区は鉄道と自動車の複雑な中継地点となる可能性を持っていると考えられる。

鉄道と自動車は貨物・旅客ともに輸送する重要な交通機関となっているため、その中継を駅東地区で実現することによって、近代の敦賀港が海運によって創出したみなとまちの構造を（港湾はないけれども）現代に蘇らせる可能性を持っていると考えられる。例えば鉄道どうしの中継でも、新快速電車と新幹線の乗り継ぎが考えられるし、インターチェンジと駅が近接しているため鉄道と高速道路の乗り継ぎも容易で、貨物でも旅客でも可能である。

仮に旅客輸送であれば、例えば東京から福井周辺の広域を訪れたい観光客にとって、敦賀駅は新幹線からレンタカーなどに乗り換える拠点となりうる。また貨物輸送でも鉄道と自動車輸送（国道・高速道路いずれも）の中継拠点として駅東地区を活用できるだろう。それに伴い、関連する商業やサービス業の立地が期待できることから、現代のみなとまちが形成されると考えられる。

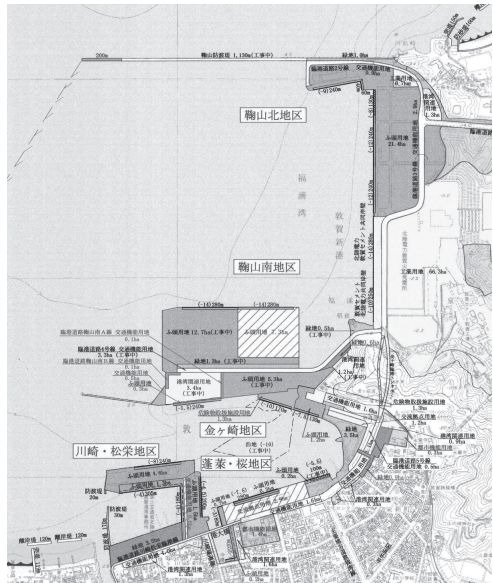
さらに、それが実現することによって現在休止している敦賀港線を用いた海陸輸送の復活も視野に入ってくるかもしれない。具体的な方策は今後さらに検討する必要はあるけれども、「鉄道の夜明け130年」が現代の敦賀に与える示唆として、駅東地区の活用は1つの可能性を持つのではないだろうか。

3. 「金ヶ崎周辺整備構想～敦賀ノスタルジウム」が意味するもの

また「みなとまち 敦賀」の歴史的資産を現代に継承している金ヶ崎周辺もまた、物流機能とは別に、人が賑わう拠点として主体的に整備することが重要である。

敦賀港の物流機能は2010（平成22）年に鞠山南地区多目的国際ターミナルが本格供用されて以来、フェリー輸送や石炭埠頭（火力発電所の燃料やセメント原材料として輸入され、敦賀港における外貨の大半を占める）を含めて、その多くが鞠山地区で担われるようになった（図表10参照）。

図表10 現代の敦賀港



資料：敦賀港港湾計画

現在、金ヶ崎周辺には1999（平成11）年に開催された開港100周年記念事業「つるがきらめきみなと博21」で緑地が整備されたのに加え、比較的広大な用地が使えるようになっている。加えて近代敦賀港が現代に残し

た歴史的資産とも言える赤レンガ倉庫やランブ小屋、さらに、きらめきみなと博に合わせて整備された旧大和田別荘（現在は「人道の港 敦賀ムゼウム」として活用）や旧敦賀港駅舎（現在は「鉄道資料館」として活用）、きらめきみなと館（現在は産業交流・コンベンションホールとして活用）などの施設が点在している。

港湾における物流は、大規模化・省力化が進むとともに旅客の輸送も鉄道や自動車など他の手段に替わり、今後もこの傾向が強まることを受けて鞠山地区への移転が進んでいる。物流機能の進化した港湾は人が集う場所とならないけれども、金ヶ崎地区周辺は既存の物流機能が外部へ移転することで先に示した施設が再び人を惹きつける機能を持つと期待されている。金ヶ崎周辺は物流機能を持たないため港湾としての機能は失われているとしても、逆に港湾がもたらしてきた歴史的資産が残されていることで昔のみなとまちを再現できる場所に性格を変えているのである。これも物流機能と都市機能が分離した現代における「みなとまち 敦賀」の1つのあり方ではないだろうか。

そこで、金ヶ崎周辺は港湾の跡地利用の形で、したがって以前のように物流に付随するのではなく歴史的資産を自発的に活用して、人を惹きつける場所として再生することによって、新たな可能性が拓けると考えられる。このことによって敦賀港が保持していた、みなとまちとしてのアイデンティティを復活させることができるのではないだろうか。

こうした状況を受けて、敦賀市では2011（平成23）年に「金ヶ崎周辺整備構想市民ワークショップ」が開催された。筆者はその座

長を務めたのであるが、これは多くの市民が金ヶ崎周辺の将来像について自由にアイデア出し語り合う機会となった。ワークショップは3月から5月にかけて3回行われ、延べ82名の市民が参加している。

参加者から出されたキーワードは「鉄道」「港・港町」「その他」に分けられ、金ヶ崎周辺に残される歴史的資産から近代敦賀港の雰囲気在今后の魅力向上の基盤になると結論づけられた。また、広域的な回遊性の向上策として、近年整備されたきらめきみなと館や金ヶ崎城址、さらには船溜まり地区とのアクセス向上が「その他」に挙げられている。加えて項目ごとにソフトやハードに分け、具体的な整備の内容、あるいは市民参加によるまちづくり活動の提案など、幅広いアイデアを取り入れてワークショップからの提言が敦賀市長に提出された。

ワークショップの後、金ヶ崎周辺整備構想策定委員会が設置された。筆者も同委員として参加し、市民ワークショップの提言を委員会に提出するとともに、整備構想の策定に可能な限りワークショップの提案が盛り込まれるよう尽力した。整備構想は2012（平成24）年5月に、市民シンポジウムの開催やアンケート調査、高校生からのまちづくり提案なども含めて策定され、敦賀市長に提出されている。構想の冒頭に示された将来像は図表11（次ページ）のとおりである。

この過程で注目すべきは、金ヶ崎周辺が従来のように物流に伴う人の動き（荷役、取引など）や旅客輸送（旅館、待合所など）によって付随的に形成されるのではなく、港湾の物流機能から離れて市民自らが主体的に整備に参画することによって形成されるものへ変

化したことを受けて、金ヶ崎周辺整備構想策定が策定されたことである。とりわけ市民ワークショップの提言が構想に積極的に取り入れられたことは、市民の主体性がきわめて重要であることを意味しているだろう。

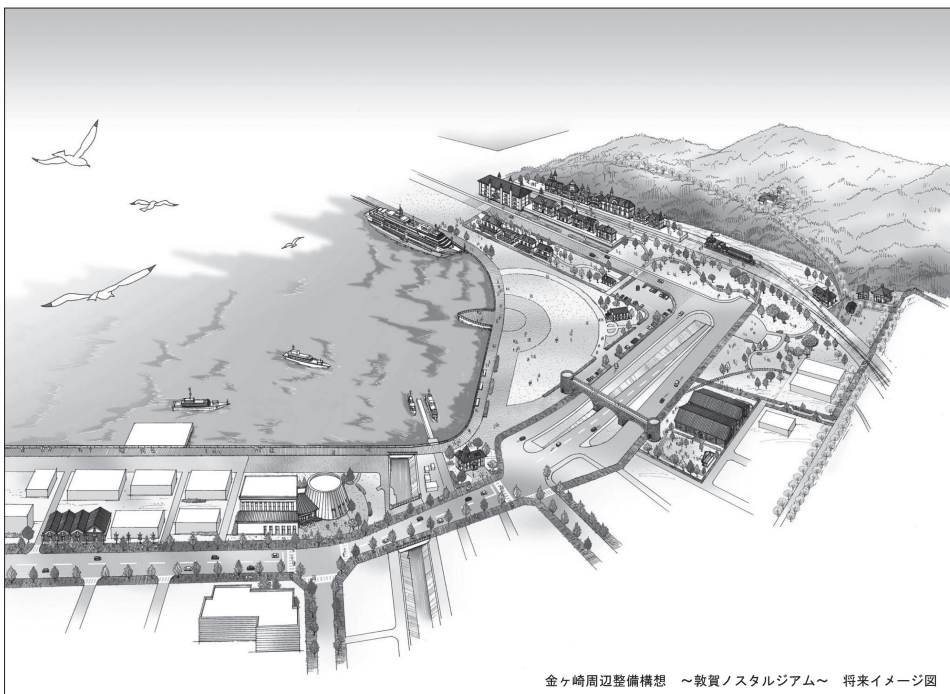
したがって、新たに形成される金ヶ崎周辺は、「みなとまち 敦賀」を形成してきた近代敦賀港の外観を持つものの、基盤となる構造は近代敦賀港とはまったく異なるものである。金ヶ崎周辺整備構想の副題に「敦賀ノスタルジアム」と命名されたのは、近代敦賀港とは異なる側面を金ヶ崎周辺に見出すことの必要性を訴えているように筆者には感じられる。例えば、赤レンガ倉庫は近代敦賀港が現代に残した歴史的資産の象徴とも言えるが、その耐震整備と活用が整備初期の重要プロジェクトに挙げられている。しかしそれは港湾

で取り扱う物資を貯蔵するための倉庫としてではなく、敦賀港の歴史を市民に発信し、その独特の魅力に触れるための場として整備・活用されるものである。その活用方法には多くの可能性があるが、市民が主体的に打ち出すものとなるだろう。これは物流機能が移転したからこそ可能となるのであり、再び人を、中継地点ではなく目的地点として市民や観光客といった人を「みなとまち 敦賀」に呼び戻すための施策と位置づけることができる。

おわりに

本稿では、2012年が近代敦賀港の形成という歴史的側面からも節目であると同時に将来に向けても新たな一步を踏み出す節目でもあることから、敦賀港の過去と将来を結び今

図表11 金ヶ崎周辺整備構想における整備イメージ



後の敦賀港整備に向けて近代敦賀港の形成史がどのような示唆を与えるのか、考察してきた。

ここで本稿の議論をもう一度振り返っておきたい。近代の敦賀港は港湾周辺に物流機能を集約し、国内鉄道輸送網や国際輸送網に敦賀港が希少な中継地点として組み込まれることによって発達してきた。同時に物流に介入する荷役や取引、旅客輸送を含めて、都市機能の所在や人の賑わいも港湾中心となっていた。その意味で港湾における物流規模の拡大と都市機能が一体化した「みなとまち 敦賀」の賑わいを形成してきたと言える。

それが戦後になると、交通体系の発達や経済情勢の変化によって港湾には大規模な物流機能が中心になり、海運にも省力化や情報化が生じて物流に人が介入する余地がきわめて小さくなった。また都市機能は郊外に移転するとともに旅客輸送も鉄道や自動車为中心となり、港湾には大規模な物流機能だけが残る形になったのである。こうして港湾では物流が拡大する一方で物流機能と人の賑わいは分離されることとなり、みなとまちの姿も転換していった。

それでも敦賀市では交通体系の拡充が駅東地区を挟んで進んだために、鉄道と自動車の中継が駅東地区で可能と考えられる。これらの交通機関は物流だけでなく旅客の中継も行われるため、駅東地区は近代敦賀港と同様の構造を持つ、すなわち人で賑わう物流拠点形成されることとなり、現代の「みなとまち敦賀」となりうる可能性を持っていると言える。一方で敦賀港の物流拠点が鞠山地区周辺に移転しつつあるため、金ヶ崎周辺は歴史的資産の活用が可能となり、最近整備された施

設を含めて市民が主体的に「敦賀ノスタルジアム」を創出することで、新しいみなとまちの姿を再現できると考えられる。

このように、敦賀港の物流機能の発展と人の賑わいは近代こそ両立していたものの、現代では港湾を離れた駅東地区にかつてのような両立の可能性を見出しつつ、敦賀港では鞠山地区を中心に物流を発展させて、金ヶ崎地区にも歴史的資産を活用して主体的に人の賑わいを創出することによって、みなとまちとしてのアイデンティティを取り戻す可能性を持つと考えられる。敦賀港を中心として形成されてきたみなとまちの機能は、以上に再編されることになるだろう。さらに、これらが二極化する形ではなく駅東地区と敦賀港周辺のアクセスが向上すれば、より広域的なみなとまちが再現されることになるだろう。

「敦賀 鉄道の夜明け130年」を迎えた現在、「みなとまち 敦賀」の様相は当時と大きく変わっているものの、その構造は以上のような形で現代に活かされるのではないだろうか。

【参考文献】

- ・井上脩 (2009) 『敦賀の港と鉄道』株式会社街から舎「港町から」第3号
- ・井上武史 (2009) 『地方港湾からの都市再生』晃洋書房
- ・敦賀市史編さん委員会 (1988) 『敦賀市史通史編 下巻』
- ・敦賀市立博物館 (2006) 『敦賀長浜鉄道物語～敦賀みなとと鉄道文化』

注)

- 1 敦賀市史編さん委員会(1988)p.80参照。

- 2 敦賀市史編さん委員会前掲書, p.84参照.
- 3 敦賀市史編さん委員会前掲書, p.90参照.
- 4 敦賀市立博物館 (2006) pp.36-39参照.
- 5 1909 (明治42) 年及び1910 (明治43) 年は減少しているが, これはウラジオストクが自由貿易港から有税港となり, 輸入品目によっては高率の関税がかけられるようになったためである. これまでの記述は敦賀市史編さん委員会前掲書, pp.174-192参照.
- 6 井上脩 (2009) p.21参照.
- 7 東京ー下関間の連絡列車は釜山経由である. 敦賀市立博物館前掲書, p.50参照.
- 8 敦賀市史編さん委員会前掲書, pp.162-167, pp.280-282参照.
- 9 当時, 新潟港付近までは鉄道が開通していなかった.
- 10 敦賀市史編さん委員会前掲書, p.295参照.
- 11 現在はそれぞれ粟野地区, 中郷地区と呼ばれ, 宅地の大規模な開発が続いている.
- 12 敦賀市史編さん委員会前掲書, p.615参照.