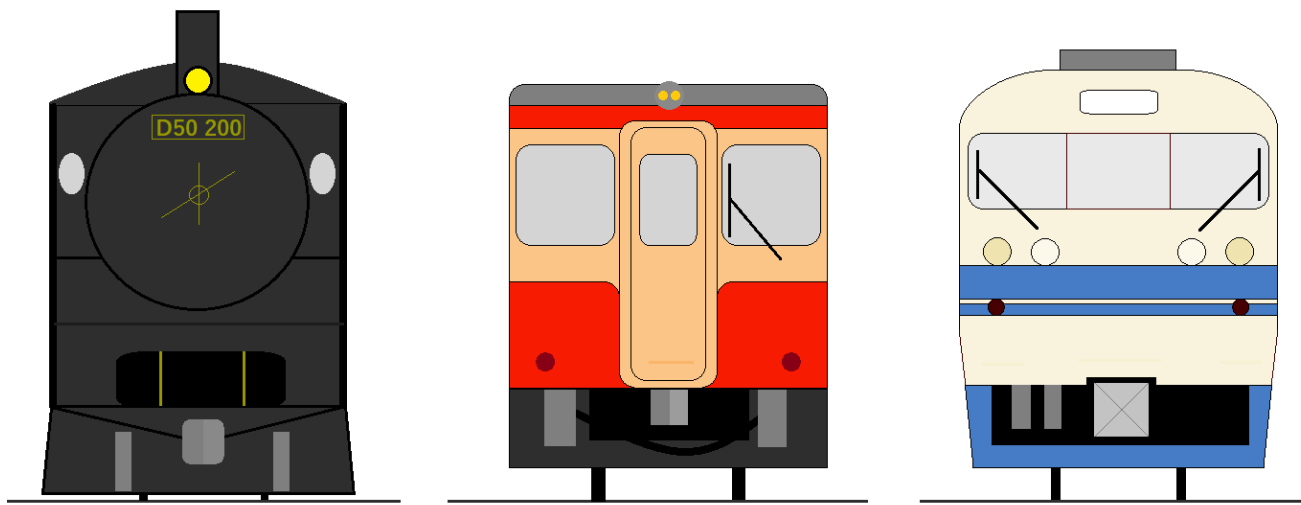


北陸本線の歴史

(木ノ本⇔南今庄)



北陸本線と小浜線

小浜線起点の敦賀駅に接続する北陸本線は、現在、米原駅から木ノ本、近江塩津駅を通り敦賀駅に接続しています。さらに、敦賀駅からは建設当時、国鉄最長となっていた北陸トンネルを通り、今庄、福井方面へ抜けています。国鉄時代には、京都方面から湖西線や東海道線、そして北陸線を通り、敦賀経由で小浜線に直通する定期列車がありました。また、小浜線においては2011年までは、113系3両電車も走っており(現在は、125系2両ワンマン電車)、有人駅も現在より多くありました。しかし、自動車の普及や、道路の整備などが原因で、鉄道利用客が減り、列車のワンマン運転化、駅の無人化などがされました。

現在は、ラッシュ時間帯を除き、小浜線はほぼすべての列車が、北陸線は一部列車・一部区間でワンマン運転を行っています。

敦賀の鉄道

明治時代、敦賀は、日本でも有数の鉄道街となりました。敦賀駅から港へ線路が敷かれ、海外へのつながりもできました。また、東海道本線(東京―神戸)開通後、東京から敦賀へ向かう直通列

車も誕生しました。敦賀駅には、機関車の転車台も設けられ、当時、最先端の鉄道技術が備わっていました。

北陸本線の歴史

北陸本線は、滋賀県の米原駅から石川県の金沢駅までを結ぶ主要路線です。2015年の北陸新幹線開業までは、金沢駅よりも先の新潟県、直江津駅までが北陸本線でした。

前項の 敦賀の鉄道 でも記したように、北陸本線の通る敦賀は、鉄道の発達地でした。しかし、敦賀は高い山々に囲まれており、鉄道が山を越えるには厳しい環境でした。そこで、何度ものスイッチバックや、当時最先端技術のループ線などの方法が用いられ、山を越えられる線路が敷かれました。建設難所だった、木ノ本から南今庄の間は、何度か作り直しがされ、現在は、当時の廃線跡などが残っています。(以下、北陸線木ノ本－敦賀 建設移り変わり)

明治15年3月10日



明治17年4月10日



昭和32年10月1日



昭和38年9月30日



昭和41年11月30日(現在)



北陸本線、木ノ本―敦賀間は、現在は、近江塩津周りです。しかし、開通当時は、柳ヶ瀬を経由し、足田駅へ抜けていました。近江塩津周りとなったきっかけは、開通当時単線だった線路を複線にするためです。しかし、柳ヶ瀬周りであると、用地が足りないことや、当初建設予定の京都から琵琶湖の西岸を通り、北陸に抜ける路線(現：湖西線)に接続できないため、近江塩津周りとなりました。

明治15年の開業時には、まだトンネルが完成しておらず、つながっていませんでした。

明治17年には、日本人が建設する鉄道トンネルとしては当初最長の柳ヶ瀬トンネルが開通したことにより、木ノ本から敦賀がつながりました。その後、複線にするために、近江塩津周りのルートも建設され、足田駅に代わりになる新足田駅が昭和32年10月1日に開業しました。この時、実質的に北陸線、木ノ本―敦賀は複線となりましたが、二つの線路はあまりに離れていることから、一つを柳ヶ瀬線、もう一つを北陸本線としました。その後も、ループ線などさらなるスムーズな走行を可能にするために工事は進み、遂に昭和41年11月30日に、現在の北陸本線のルートが開通しました。明治17年の柳ヶ瀬線開通時はおよそ54分かかっていた木ノ本―敦賀間は、昭和41年の開通により、25分に短縮されました。

北陸トンネルと旧北陸線

敦賀駅を福井方面に発車し、しばらくすると、通過するのに約 10 分かかる全長約 13 キロの北陸トンネルに入ります。このトンネルの開通前は、急勾配を何度もスイッチバックし峠を越えていました。

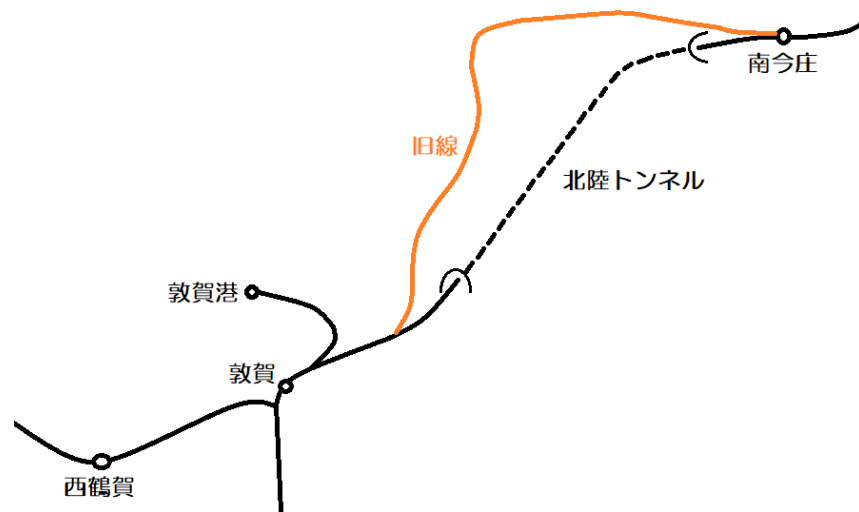


スイッチバックには、時間を要するので、峠を越えるのに長い時間がかかっていました。北陸トンネルは、その峠を突っ切るように掘られ、開通前 2 時間かかっていた

敦賀—南今庄間は 10 分に短縮されました。

前項で記した木ノ本—敦賀間の開通や北陸トンネル開通により、関西と北陸の距離は大きく縮まりました。

開通当時は、国鉄自慢のトンネルとして報じられていましたが、「電車が走るので火災は起きない」という国鉄の考えから、火災に対する対策が施されていませんでした。そんな中、開通から 10 年後、北陸トンネルを走行中



だった急行「きたぐに」号の食堂車で火災が発生し、トンネル内で煙が充満しました。当時の運転マニュアルには、火災が発生した場合はその場に停車することと定められていました。そのため、急行きたぐに号は、火災で煙が発生した状態で、長いトンネルの中間あたりに停車しました。火災対策が施されていなかった北陸トンネルは煙に包まれ、多くの死傷者が出ました。その後、北陸トンネルには十分な火災対策設備が備えつけられました。また、運転マニュアルにも、煙が充満する場所や橋の上では、火災が発生した場合でも停車せず、安全な場所に停車することと定められました。悲惨な事故でしたが、その事故から新たな事故対策が講じられ、現在の鉄道の安全につながっています。

車両の移り変わり

ここまでで記した通り、北陸線の本ノ本―敦賀―南今庄間は、何度かの工事によって変化してきました。現在は全線複線電化されていますが、一昔前はまだ電化がされておらず、気動車が走っていました。そのさらに昔には、蒸気機関車が客車をひっぱり、走っていました。ここで、歴代の代表的な車両を紹介しましょう。本誌の表紙を見てください。3つの車両のイラストが載っています。左から順に、D51 蒸気機関車、真ん中がキハ 55 系、一番右が 419 系です。北陸線開業

時や柳ヶ瀬線があったころは、SLが走っていました。そのうちの 하나가 D51 です。現在では SL は定期旅客列車としては北陸線を走っていませんが、北陸線、米原―木ノ本間では、期間限定で臨時列車として現在も走っています。キハ 55 系は、SL 廃止後から電化前までの間運行されていました。電化後も小浜線の急行列車に使用されていました。また、419 系は 583 系を改造した交直両用電車で、食パン型の名で親しまれてきました。しかし、車両の老朽化で 2011 年 3 月のダイヤ改正をもって廃止となりました。現在は、すべての列車が 521 系に置き換えられています。

現在の北陸本線とその未来

現在は、近江塩津駅で湖西線とも接続しており、北陸線は湖西線からの直通列車が走っています。大阪と金沢を結ぶ特急サンダーバード号や、名古屋と金沢を結ぶ特急しらさぎ号は、毎日関西や東海地方と北陸を結ぶ手段の 1 つとして多くの人利用しています。また、貨物列車も走り、今や必要不可欠な路線となっています。4 年後には北陸新幹線が敦賀まで延伸される予定で、新幹線開通による北陸本線の区間の縮小などが考えられます。新幹線開業は、良い面もありますが、その反面不便になる面もあります。北陸新幹線に限らず、今後建設される路線の必要性が問われてきているように思います。

旧線と旧駅一覧

●柳ヶ瀬線

木ノ本(きのもと)

中ノ郷(なかのごう)

柳ヶ瀬(やながせ)

雁ヶ谷(かりがや)

洞道西口(とうどうにしぐち)

刀根(とね)

麻生口(あさぶぐち)

疋田(ひきた)

鳩原信号場

敦賀(つるが)

●敦賀一南今庄旧線

敦賀(つるが)

深山信号場

新保(しんぼ)

葉原信号場

杉津(すいづ)

山中信号場

大桐(おおぎり)

南今庄(みなみいまじょう)

かつての廃線跡の姿

かつての柳ヶ瀬線や敦賀—南今庄間の旧線は、現在は道路になっており、交通路としての役割を担い続けています。また、一部には、枕木や信号設備の跡なども残っており、廃線跡として鉄道ファンが訪れるほどの観光地になりました。最近では、北陸線の廃線跡をめぐる観光ツアーも企画されるなど、その名は世間に広まりつつあります。

おまけ 現役のループ線とスイッチバック

ループ線

JR 東日本 上越線 土樽—越後中里 [新潟県]

JR 東日本 上越線 土合—湯檜曾 [群馬県]

スイッチバック

JR 東日本 篠ノ井線 姨捨駅 (日本三大車窓) [長野県]

えちごトキめき鉄道 妙高はねうまライン 二本木駅 [新潟県]

等

参考引用文献等

- ・ 交通新聞社時刻表
- ・ 敦賀鉄道資料館資料
- ・ プロジェクト X 「列車炎上 救出せよ北陸トンネル火災」
- ・ 西日本旅客鉄道金沢支社敦賀地域鉄道部取材