

旧柳ヶ瀬線

敦賀〜木ノ本間

敦賀半島
ふるさと
紀行

旧国鉄では昭和32年、北陸本線の福井・滋賀県境を貫く深坂トンネルが開通しましたが、このとき敦賀〜木ノ本間は、北陸線の支線・柳ヶ瀬線として分離されました。地域の鉄路として残された単線の柳ヶ瀬線でしたが、39年には全面廃止に。現在は道路などに姿を変えています。柳ヶ瀬線の跡を車でたどってみました。

■北陸線の建設

敦賀（金ヶ崎）〜長浜間の鉄道建設が確定したのは明治11年。この区間は福井・滋賀県境の山塊を貫く柳ヶ瀬トンネルの建設があったため、トンネルが通る部分を残して明治15年3月、滋賀県側と福井県側でそれぞれ仮営業を始めました。柳ヶ瀬トンネルは16年11月に貫通。17年4月に金ヶ崎〜長浜間42・5kmがようやく全通し、営業を開始しました。仮営業からの約2年間は、県境を人が歩いて山越えていました。

この区間の工事は、日本人技術者だけの工事としては明治13年に開業した京都

■柳ヶ瀬線分離

太平洋戦争後、国鉄は輸送力増強と高速化に取り組みました。北陸線では敦賀〜木ノ本間を西寄りにルートを変え、新設の深坂トンネルを経由する路線に切り替えることを計画。深坂トンネルは福井・滋賀県境を通る長大トンネル（5170m）で、昭和32年2月に完成し、同年10月、田村（長浜市）〜敦賀間が国鉄初の交流電化区間として開通しました。

深坂トンネル経由の新しい路線が誕生したことで、従来の木ノ本〜敦賀間の路線は北陸線から柳ヶ瀬線として分離さ

■柳ヶ瀬線の廃止

こうして地域の鉄路として残された柳ヶ瀬線でしたが営業成績が悪化。昭和39年5月、全面廃止されました。柳ヶ瀬線の跡は、多くが北陸自動車道（以下、北陸道と表記）や国道365号（滋賀県内）の拡張整備の用地に変わりました。このため柳ヶ瀬線をたどる旅は北陸道と並行したり、365号を走ることが多くなります。

■鳩原信号場

敦賀市街地から国道8号を滋賀方面に走ると、右手に北陸電力正田発電所が見えてきますが、この近くに鳩原信号場がありました。その先で北陸線と柳ヶ瀬線が分岐し、柳ヶ瀬線は東寄りに、北陸線は西寄りに走っていました。

■正田駅

かつて北陸線では敦賀の次の駅は正田駅でした。柳ヶ瀬線分離後は新正田駅が新設されて北陸線の本線の駅となり、正田駅は柳ヶ瀬線の駅となりました。

正田地区の正田第2会館には、通りに面して90cmほどの高さに石を組んだ場所があります。これが正田駅のホームの跡です。（地図A参照）

そのホーム跡沿いの道を敦賀市街方面に歩いていくと、やがて左から来る別の道と斜め

に合流します。ここまでの道はかつての線路跡とのことです。この合流点付近で、左手にある小さな水路が、今来た道の真下をくぐるように流れ込んでいます。道の左下には小さなアーチ形のレンガ組みが見え、その先は道をくぐるトンネルの水路になっています。鉄道の遺構だそうです。

■鉄道橋の跡

さて、正田第2会館まで戻りましょう。次の刀根駅への線路はホーム跡に並行して、その先の笹ノ川の方向に延びていたはずですが、今は診療所などが建っている線路跡らしい道路が見当たりません。そこで、地元の人に聞いたなら、こうなっていたということです。

現在、国道8号に面してコンビニがありますが、その裏の狭い通りが線路跡でした。この裏通りは、正田会館の裏手を通り、笹ノ川沿いの国道161号に続いています。線路は、その161号を横断した先の笹ノ川を越えて曾々木方面に向かっ



正田第2会館のホーム跡。奥の突き当たりは診療所



右上は国道8号。手前が正田交差点。左の細い道がコンビニ裏に続く



れ、自動車が行くことに走ることには、気動車が先にあるレンガアーチのある水路トンネル





小刀根トンネルの内部



刀根トンネルの要石(刀根公会堂)



柳ヶ瀬トンネル(敦賀側口)。左の高架は北陸道



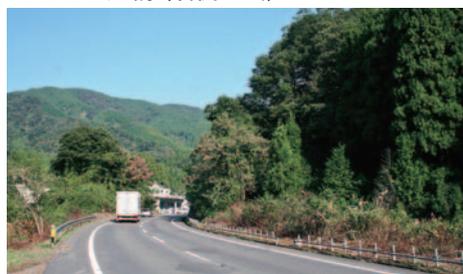
柳ヶ瀬トンネル敦賀側口付近の上部を流れる谷川。底が平らになっている



疋田橋上流の川底に見える平たい石



疋田橋付近にある橋台とおぼしき遺構(右側が川)



曾々木の切通し(国道8号)

たそうです。ところが、川には鉄道橋が見当たりません。それについては、こうだったようです。

すぐ近くに、8号と16号が分岐する疋田交差点があり、8号は新疋田橋で笹ノ川を越えています。この新疋田橋のすぐ隣(上流)にも並行して一段低い橋(疋田橋)があります。その橋のほんの少し上流に、平たい石が川底に横たわっています。そして、その川岸には、石を使った橋台(橋の両端を支えるもの)の跡

のようなものもありました。これらは、かつての鉄道橋の名残で、平たい石は橋脚を支えていた台と推定されています。

■曾々木トンネル

疋田から先へ国道8号を進むと曾々木地区に至ります。釣具店が左前方に見えてきて、国道は右手の山の裾を右に大きくカーブしながら切通しを通ります。地元の人によれば、この切通しが曾々木トンネル(55m)のあった場所だそうです。

■刀根トンネル

ここから少し走ると、県道140号(敦賀柳ヶ瀬線)との分岐点が見え、標示に注意して左に折れると県道です。県道は、北陸道と並びながら県境の柳ヶ瀬トンネルを抜けるまで続いています。

刀根の集落に近づくると刀根トンネルをくぐります。明治14年に竣工(しゅつこう)した柳ヶ瀬線廃止後は、国鉄バス専用道のトンネルとして使用されていましたが、今は拡幅されて鉄道時代の面影は残っていません。当時の刀根の人達はこれらの歴史が忘れ去られることを惜しみ、トンネル口に掲げられていた銘額(要石)を譲り受け、碑として再建保存しました。現在、刀根公会堂の敷地内にあります。銘額には「董工四等技手 長谷川謹介」とありますが、この人物は次に見る小刀根トンネル(表紙写真)の設計者です。

■小刀根トンネル

その小刀根トンネルは、刀根トンネルを抜けると目の前に。車を降りて歩いてみましょう。入口の馬蹄形に組んだレンガの最頂部に貫通年の「明治十四年」と刻んだ要石が。トンネル延長は56mです。

敦賀〜長浜間では、小刀根トンネル貫通の明治14年までに曾々木、刀根の両トンネルも貫通していました。しかし、曾々木トンネルは今では消滅し、刀根トンネルも昔の姿をとどめていません。また、この工事以前に着手完工した京都〜大津

間の東山・逢坂山トンネルも、鉄道電化工事などによって改修されています。この結果、小刀根トンネルだけが現存し、しかも建設当時の姿を今に残している日本最古の鉄道トンネルです。レンガ造りの馬蹄形の構造、内部の岩盤露出部分とレンガ積み上げ部分などの手法にも当時の建設技術がうかがわれ、貴重な遺構だとして敦賀市の文化財に指定されています。

トンネル手前に橋がかかっています。この橋の橋台などは、鉄道時代のもので使用しているそうです。

■刀根駅

刀根駅は、現在は北陸道が走る山の中腹にありました。信号場として開設後、大正5年に駅に昇格。北陸線時代にはスィッチバック(急勾配緩和のため、列車がジグザグに上り下りする折り返し式の線路)の方式が採られていました。駅跡地は北陸道の敷地に取り込まれました。

■柳ヶ瀬トンネル

刀根の集落を過ぎ県境へと進むと柳ヶ瀬トンネルに行き着きます。今は自動車専用道となっていて、単線の鉄道トンネルだったので、信号に従って福井方面、滋賀方面の交互通行になっています。

馬蹄形の入口を入ると、セメントモルタルらしい吹き付けが多いなか、レンガ積みも見えます。鉄道黎明期のトンネルとあって、高さ、幅とも狭く圧迫感を感じます。所々に、鉄道作業員の待避所のほか、車が入れる大きめの待避所が設けられています。

《伊藤博文》

1352mの柳ヶ瀬トン



柳ヶ瀬トンネル長浜側口。右上は北陸道



「萬世永頼」の石額(柳ヶ瀬トンネル長浜側口)



365号から見た柳ヶ瀬トンネル長浜側口。山からパイプ状に突き出したトンネルの上に覆いかぶさるように排煙装置の跡と思われる構造物が残る(白いものは残雪)



中ノ郷駅跡

わりつくように動いていた煙が列車後方に吸い出されるようになりまし。列車通過後、トンネル内に残された煙は、モーター駆動の排煙装置から排出され、次の列車がトンネルに進入する際には煙が残らないようにしたという事です。

滋賀県側はトンネルもなく、ほぼ直線の道が続きます。琵琶湖東岸を南北につなぎ、今庄につながるこの道は北国街道と呼ばれています。

■柳ヶ瀬駅
やがて柳ヶ瀬バス停が見えます。ここが柳ヶ瀬駅の跡とのことです。上りと下りの待合所がありますが、どちらも国道の幅が膨らんだところに建っています。ホームのあった場所なのかもしれません。柳ヶ瀬は、かつての宿場町です。

■中ノ郷駅

さらに南進すると、長浜市役所余呉支所(旧余呉町役場)が右側に見え、道路を挟んで反対側に、国道に沿って、中ノ郷駅のホームの一部が残っています。

北陸線時代は、敦賀方面の山岳路線に備えて補助機関車を付け離していました。このため転車台もあり、何本ものレールが枝分かれして並ぶ広い駅でした。多数の職員が常駐し、最盛期には駅弁売りも出るほどの活況でした。旧余呉町役場も駅跡に建ったそうです。

ホーム跡には駅名標(駅名を記した案内標識)のレプリカが立っています。

■木ノ本へ
365号をさらに行くと、右から迫ってくる現在の北陸線と並行します。柳ヶ瀬線は、この辺りで北陸線と合流し、終点の木ノ本駅を目ざしていたそうです。

【取材協力】田中完一氏、敦賀市教委文化振興課、敦賀市立博物館【参考】「写真集 国鉄・敦賀JR 旅立ちまでの105年」(日本鉄道OB会敦賀支部)、「敦賀長浜鉄道物語」(敦賀市立博物館)、「続郷土の碑文展」(同)、敦賀市史(敦賀市)、図録敦賀の文化財(敦賀市教委、余呉町誌(余呉町))

柳ヶ瀬トンネルは1km進んで25m登るといふきつい上り勾配で、長浜側口にあつた雁ヶ谷駅は、海拔約250mと沿線でも高いところでした。

昭和3年12月6日、D50形蒸気機関車2両がけん引し後押しする上りの貨物列車が、柳ヶ瀬トンネル内で勾配を登り切れず長浜側口25m手前で停止。長浜側口から他の機関車が救援に向かい、下り勾配の刀根駅の方に押し出しましたが、双方の列車の乗務員12名が煤煙で窒息し3人が死亡する事故が起きています。

この事故の後、長浜側口に閉閉式の幕などが設けられました。これは次のような仕組みだったそうです。

上り列車がトンネル内に入ると幕を閉め、上方に設けた排煙装置から煤煙を排出します。幕を閉じることによって刀根方面からの空気の供給が断たれ、列車の後方が気圧の低い状態となるため、通常は列車にま

味です。

ともにトンネル入口の上部にはめこまれているが撤去され、現物は長浜の鉄道スクエアに屋外展示されています。トンネルの入口付近にある2つの石額は、ともにレプリカです。

《水対策》 敦賀側口の手前に、左へ入る道があります。道なりに右に大きく回り込むと道の右わきに谷川があり、一部、川底がコンクリートで平らにされています。また、その付近の両岸は石積みのできる岸のようです。

実はここは柳ヶ瀬トンネルの上部で、トンネル内に山水が染み出さないための構造物だそうです。

《柳ヶ瀬トンネル事故》 トンネルを抜けると、県道は国道365号に合流します。

柳ヶ瀬バス停(木之本方面)

365号の右手を北陸線が走る。この付近で柳ヶ瀬線と合流していた(木之本方面を見る)



柳ヶ瀬バス停(木之本方面)



365号の右手を北陸線が走る。この付近で柳ヶ瀬線と合流していた(木之本方面を見る)