

10 欧亜国際連絡列車の運行

1 敦賀経由欧亜国際連絡列車運行の経緯

シベリア鉄道を紹介して日本とヨーロッパとの欧亜国際連絡運輸はわが国の望むとおりに進展していくように見えたが、南満州鉄道と東清鉄道との連絡についてはスムーズに進んでいなかった。

その理由として、ロシアは、日露講和条約により遼東半島を放棄して地理的条件の悪いウラジオストクに力を注いでいたために、わが国の南満州鉄道が東清鉄道と連絡運輸を行い、遠くヨーロッパに直結するとなれば、ウラジオストクの繁栄は妨害されるという思いが支配していたからである。

ロシアは日本の鉄道との連絡運輸を承認はしたが、それは南満洲鉄道・大連航路の無制限な繁栄を認めたものではなかったのである。

事実、南満州鉄道のハルビン回りヨーロッパへの連絡運輸が充実すればウラジオストクの発展を脅かすという見地から、ハルビン・長春間の列車の接続を不便にし、ハルビンで長春行の列車に乗り換えるには8時間から10時間の待ち合わせ時間が必要なダイヤを編成するなど、南満州鉄道と東清鉄道との連絡は極めて不十分であった。

これに対して南満洲鉄道会社は軍事的都合で不揃いになっていた大連・長春の3フィート6インチの軌間を明治41(1908)年5月までに、続いて安東・奉天間の2フィート6インチの軌間を明治44(1911)年11月までにそれぞれ統一軌間である4フィート8インチ半の広軌に改築し、釜山・長春間に直通列車の運転をはじめていた。この運転により釜山経由は大連経由とならぶ有望な路線として期待された。しかしせっかく朝鮮鉄道の価値が増大しても東清鉄道との連絡が緊密にならない限りそれを十分に利用することはできなかった。

そこで明治45(1912)年5月ハルビンで開かれたロシアとの会議において、日本は、ロシア側の希望するウラジオストクの発展のため、従来からの敦賀・米原間の列車の運行を改善し、東京から直接列車を金ヶ崎駅(後の敦賀港駅)まで乗り入れ、敦賀・ウラジオストク航路の活性化を図ることを約束する代わりに、ハルビン・長春間の列車の運行の改善を要請する妥協案を提出し、交渉を開始した。参考文献：『明大商学論叢』第95巻第4号 シベリア経由旅客国際運送の意義と、ジャパン・ツーリスト・ビューローの設立—欧亜国際連絡列車の視点から—藤井秀登 20013(平成25)年

交渉の結果、く日本の提案がとおり、長春・ハルビン間には東清鉄道本線と同じ速力の列車が運行され、また、本線から乗り換えなしの直通列車も運転されることになった。そこで日本側は1等寝台車を連結した列車を金ヶ崎駅まで直通で運転することを決定し、同年6月

15日から実施した。これが「欧亜国際連絡列車」と呼ばれているものである第95巻第4号 シベリア経由旅客国際運送の意義と、ジャパン・ツーリスト・ビューローの設立—欧亜国際連絡列車の視点から—藤井秀登 20013(平成25)年 43~44頁)。

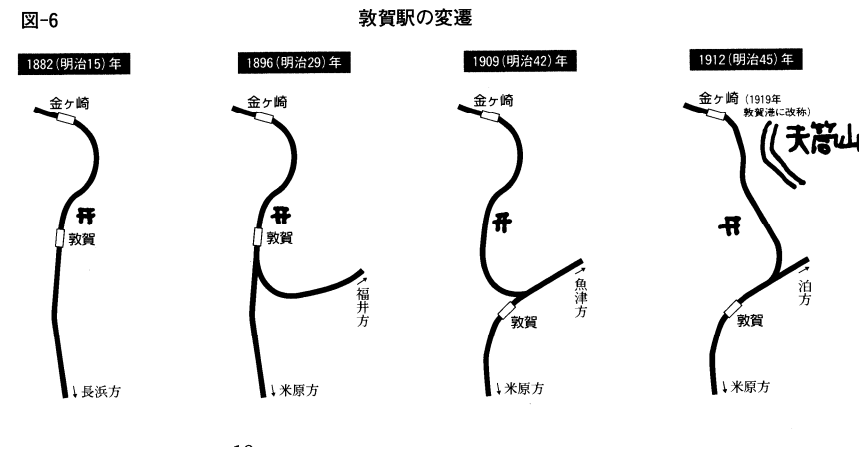
ここにシベリア鉄道を紹介して日本とヨーロッパとの欧亜国際連絡運輸は、①朝鮮経由(下関から関釜連絡船で釜山に、釜山から朝鮮半島を縦断して奉天、長春、ハルビンを経てシベリア鉄道(東清鉄道を含む)でヨーロッパに向かう)、②大連経由(神戸、門司から大阪商船で大連に行き、満鉄を利用してハルビンへ連絡)③敦賀・浦塩(ウラジオストク)経由の三ルートが設定された。

2 敦賀港線の敷設

欧亜国際連絡列車の運行が決められたが、新しい敦賀駅の位置から金ヶ崎方面の列車はやはりスイッチバックが必要だった。そこで、新橋からの国際連絡列車の乗り入れや貨物輸送をスムーズに行うため、敦賀—金ヶ崎間の貨物支線のルートは、明治45(1912)年3月2日に気比神社のはるか東の天筒山の麓を迂回するように変更された。これが敦賀港線である。これに合わせ、金ヶ崎駅には新たに鉄道栈橋が整備された。

※明治41(1908)年3月25日、金ヶ崎駅貨物取扱所は金ヶ崎停車場と改称している。

なお、明治末に金ヶ崎へ通ずる路線が変更になったことにより、大正に入り、かつての鉄道ルートを道路に改修し、市街地から敦賀駅への連絡路として活用されることになった。さらにこの道路は、昭和に入り国道となり、戦後に両側は次第に住宅や商店が並びメインストリートとして発達していった。



『鉄道ピクトリアル』No.821 北陸本線の線路改良、駅構内配線の興味 祖田圭介 2009(平成21)年 19頁

③ 欧亜国際連絡列車のダイヤ

〈明治 45（1912）年 6 月 15 日のダイヤ改正により、新橋一金ヶ崎間にはシベリア鉄道と連絡する国際列車としての寝台車連結直通急行列車が週 3 回運転された。明治 45 年 6 月の鉄道院営業課発行の「列車時刻表」及び大正元（1912）年 9 月号の「汽車汽船旅行案内」によると、下りは新橋駅を毎週日・火・木曜日の 21：00 発神戸行の急行に 1・2 等寝台車を連結し、米原に翌朝 8：22 に着き、米原で寝台車を切り離し、米原発 8：35 の不定期普通列車として金ヶ崎駅に 11：00 に到着。毎週月・水曜日の 19：00 発のロシア義勇艦隊商船の定期船と毎週金曜日の 17：00 に敦賀港を出航するウラジオストク行の大阪商船鳳山丸に連絡した。

ウラジオストクには、日曜日 10：00（鳳山丸）及び水・金曜日 11：00（ロシア義勇艦隊）に到着し、同じ曜日のウラジオストク発 17：00 の東清鉄道經由ハルビン行に乗り乗しヨーロッパへ向かうことになる（当時、シベリア鉄道のハバロフスク經由ルート（ウスリー鉄道）は未開通で、大正 5（1916）年に開通した）。

上りは、毎週木・土・月曜日の朝 6：00 に敦賀港に入港する鳳山丸とロシア義勇艦隊商船からの旅客を受けて、金ヶ崎駅を朝 8：52 発の不定期普通列車で発ち、米原に 10：50 に着き、乗客の大半は、米原発 11：05 の下関からの特急列車に乗り換え、新橋駅には午後 20：25 に到着した『ふくいの鉄道 160 年』鉄道友の会福井支部 2015（平成 27 年）169～170 頁）。

金ヶ崎駅を着発する国際列車の基本構成は〈1，2 等寝台車×1 両・2 等客車×1 両・3 等客車×1 両・荷物車×1 両、乗客によっては展望車などの豪華そのものの車両が増結されることも度々あった『日本海地誌調査研究会会誌』第 15 号 明治維新から大正時代までの敦賀井上脩 2017（平成 29）年 18 頁）。

〈金ヶ崎駅は明治 30（1897）年 9 月 20 日から旅客の取扱を廃止していることであるが、この列車に限り例外的に旅客の取扱をしたものと思われる『鉄道ピクトリアル』第 59 巻第 8 号 敦賀港線の歴史 三宅俊彦 2009（平成 21）年 8 月号 68～69 頁）。

このシベリア鉄道經由のルートは航空路のなかった当時としては、日本からヨーロッパへの最短コースで、敦賀ーウラジオストク間の直通定期船は、約 900 キロメートルを片道 38～39 時間かかったが、そこからシベリア横断急行列車でモスクワまで約 9000 キロメートルを 10～11 日で直行し、その先はヨーロッパ各国列車にそれぞれ接続し、東京出発後ベルリンまで 14 日、パリまで 15 日目に、ロンドンには 16 日目に着いた。東京～パリ間の運賃は一等料金で 417 円 25 銭（公務員の初任給を基準に考えると現在の 100 万円に相当）。

当時、日本とヨーロッパを結ぶ航路を利用すると、横浜か神戸を出航して、インド洋回り

でスエズ運河を通過して 1 カ月かかってようやくロンドンやパリへたどり着いたのに比べ、半分に短縮された画期的なコースであった。

また、貨物が敦賀港よりロンドンに到着した日数は、シベリア鉄道による場合は約 30 日であったが、南回りの欧州航路による場合は 50～60 日を要した。

拠点港敦賀には外国人旅行専門の通訳やガイドがおり、敦賀ホテル・熊谷ホテル・森仲ホテルをはじめとする旅館が立ち並んだ。

大正 2（1913）年 4 月 1 日によろやく米原ー直江津間の北陸本線が全通した。
※新橋・下関間の特急列車は、1136km を下り 1 列車が新橋発 8 時 30 分下関着、翌日 9 時 38 分、上り 2 列車が下関発 19 時 10 分、新橋着翌日 20 時 25 分で、所要時間がそれぞれ 25 時間 8 分、25 時間 15 分で、人々の夢を乗せて人と文化を運び、毎日疾駆した。平均時速 44.9km である。列車は新造の 1・2 等車だけの編成で、1 号車から順に郵便手荷物緩急車、1 等車、2 等寝台車、2 等車、2 等車、食堂車、1 等寝台車、展望車（1 等車）の 7 両であった。座席は、1・2 等とも全て番号が付されていて指定席になっていた。最後尾の 1 等車は特別室とオープンデッキの展望車が設置されていた。最後尾の 1 等展望車は、網代天井、格天井、吊灯籠、日本式の欄間など和風で纏められ、日本の伝統美を強調すると共に、外国人にエキゾチックな雰囲気を感じてもらおう意図が込められていた。書架には、シェークスピア叢書、日本文学全書、お伽噺、洋書なども備えていた。窓ガラスは大きく、オープンデッキに立てば、「列車進行中四辺の風光を眺望するの便を備え候」と鉄道院は広告している。特別室には机や椅子を備え、和洋両式のトイレ、化粧室には折畳式洗面器を設けている。

牽引する蒸気機関車としてイギリスから 8700 形を、ドイツから 8800 形と 8850 形を、アメリカから 8900 形を輸入した。

この列車には、列車業務全般を取り仕切る列車長も乗務し、刺繍入りの青い腕章を巻き、白い手袋をはめたモダンな装いで、彼は英語も話したという。

4 敦賀港施設改修工事

大正3(1914)年3月には、明治42(1909)年7月から行われていた金ヶ崎築堤の延伸、鉄脚片棧橋、金ヶ崎から児屋川に至る海面埋立などの第一期敦賀港施設改修工事が完了し、敦賀港は近代的築港として3千トン級の船舶が出入りできるようになった。

この近代的築港により、港の機能が国際貿易港として相応しいものになり、敦賀港の周辺には、荷揚場や倉庫などの整備、税関、上屋倉庫、ロシア義勇艦隊事務所、大阪商船株式会社代理店大和田回漕部、税関旅具検査所などの近代的な港湾施設が出現し、駅舎も整備され、欧亜連絡の拠点に相応しい人流・物流の結節機能点へと変容し、今日の港の原形ができあがった。

5 大正期の欧亜国際連絡列車・敦賀港

大正3年7月、第一次世界大戦が始まると、日本から物資の不足したヨーロッパやアジアに向け多くの商品が輸出され、積出し港である敦賀港もにぎわった。この年の12月20日には東京駅の完成により新橋発着の列車が東京駅に変わった。

折しも第一次世界大戦の勃発で日本が国際関係の複雑な渦に巻き込まれていた大正4(1915)年には当初の週3回の欧亜連絡列車は週2回に減便された。その後欧亜連絡列車はロシア革命や各地での戦争で振り回される歴史を辿っていく。

大正5(1916)年には第一次世界大戦の影響で、敦賀港は開港以来の繁栄が訪れ、貿易額もわが国貿易港中第5位をしめたほどである。

明治40年		明治41年		明治42年	
品目	金額	品目	金額	品目	金額
みかん	306	みかん	326	みかん	320
織物類	196	其他綿布	274	其他綿布	226
洋服	187	洋服	192	綿縮	181
打綿	91	綿縮	166	玉ねぎ	70
其他衣服及付属品	86	金巾及シーチング	111	足袋(靴用)	66
肌衣	62	足袋(靴用)	104	しょう油	53
其他果実	57	其他衣服及付属品	100	苧麻繩索	51
玉ねぎ	55	肌衣	82	りんご	40
熟皮	50	其他果実	71	打綿	38
靴	49	打綿	69	木材及板	34
総計	1,893	総計	3,391	総計	2,670

輸入

石油	535	豆粕	738	石油	457
大豆	172	石油	446	豆粕	208
大豆	97	大豆	160	亜麻仁油	66
飼料(ふすま)	18	更紗(さらさ)	32	故亜鉛	16
小麦	10	パラフィンワックス	23	銅料	12
総計	881	総計	1,552	総計	1,161

- 注 1. 品目は、輸出では上位10品、輸入では5品とし、以下は省略した
 2. 金巾は、堅くよった綿糸で、目を堅く細かく薄地に織った綿布
 3. 苧齊布は、地をあらく斜文に織った厚い綿布のことで、足袋の底などに使った
 4. その他肥料とは魚肥・メ粕などである
 5. 『敦賀商業会議所年報』第1～5回により作成

単位：千円

明治43年		明治44年		大正元年	
品目	金額	品目	金額	品目	金額
みかん	296	みかん	270	みかん	412
其他野菓	125	金巾及シーチング	146	其他果実	194
りんご	111	其他野菓	120	其他野菓	177
其他果実	85	苧齊布	114	玉ねぎ	130
打綿	83	打綿	110	金巾及シーチング	107
金巾及シーチング	59	りんご	110	りんご	98
しょう油	42	玉ねぎ	60	打綿	93
玉ねぎ	38	きつまいも	52	しょう油	52
洗濯用ソーダ	32	花ごぼ	19	鉄・銅製品	36
ランプ・同部品	24	鉄・銅製品	17	鉄	25
総計	2,128	総計	2,588	総計	3,255

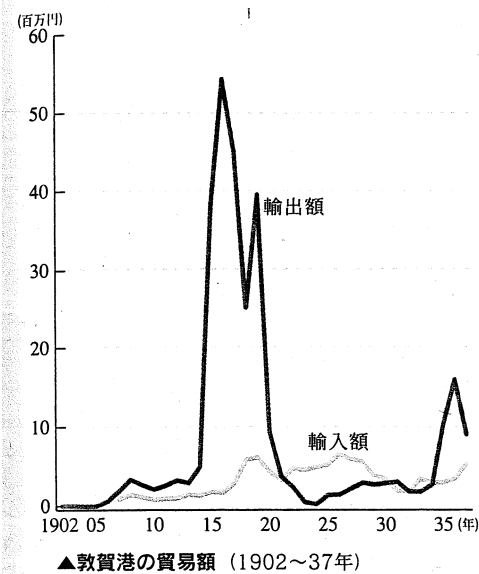
石油	369	石油	341	石油	415
豆粕	93	豆粕	179	金液・白金液	125
飼料(ふすま)	69	飼料(ふすま)	135	豆粕	117
其他肥料	11	大豆	44	大豆	114
大豆	10	其他豆粕	42	飼料(ふすま)	77
総計	825	総計	953	総計	1,018

表 65 敦賀港の貿易総手帳

	明治 43 年	明治 44 年	大正元年
輸出	総額 2,178,000円	総額 2,588,000円	総額 3,225,000円
	ロシア 62.6	ロシア 54.9	ロシア 55.9
	中国 3.6	中国 1.4	中国 0.3
	その他 33.8	その他 43.7	その他 43.8
輸入	総額 825,000円	総額 997,000円	総額 1,023,000円
	アメリカ 45.6	アメリカ 42.7	アメリカ 40.8
	中国 22.7	中国 37.2	中国 35.8
	ロシア 2.3	ロシア 5.9	ドイツ 12.7
	その他 29.2	その他 14.7	その他 10.7

注 1. 明治43年は港、総手帳別統計が算出されている
 2. 『敦賀商港開港年報』第5回より作成

『敦賀市史』通史編 下巻 1988 (昭和 63) 年 194,195,197 頁



『図説 福井県史』福井県編 1998 (昭和 63) 年 218 頁。

大正 5 年 10 月ハバロフスクを經由する国内線が開通しシベリア鉄道は全通した。

大正 5 年 11 月 15 日のダイヤでは、欧亜国際連絡列車は週 2 回運転され、下りは東京 21:00 発、米原 8:21 着、8:45 発、敦賀港 10:46 着、上りは敦賀港 15:30 発、米原着 17:13、17:31 発、東京 7:10 となっている。

ただし、ロシアの政情不安により大正 5 年 11 月には満州里以遠のシベリア鉄道経由の欧亜国際連絡は時刻表にも記載されていない。

大正 6 (1917) 年における外国人旅行者を上陸港別でみると、横浜、神戸、下関、長崎、そして敦賀の順となっていた。アメリカ人の多数は横浜港から上陸し、支那人やイギリス人は神戸港から、また一部のイギリス人は長崎港から、ロシア人の大部分は敦賀港から上陸していた。大正 2 年と比較すると、大正 6 年における敦賀港の来航者数は約 2.7 倍の増加となっている。こうした敦賀・ウラジオストク間往来船客数の増加はシベリア経由旅客国際運送の実施から説明できるであろう。

大正 7 (1918) 年 4 月敦賀港は不振の対露貿易から植民地圏貿易、とりわけ対朝鮮貿易へと活路を見い出そうとしたので、敦賀・清津間の政府命令航路が開設され、活況を呈した。

〈その後、ウラジオストク経由ハルピン行きの日満連絡は続いたものの、欧亜連絡について、大正 7 年 4 月号の時刻表には、記載がない『ふくいの鉄道 160 年』鉄道友の会福井支部 2015 (平成 27 年) 171 頁〉。

〈大正 8 (1919) 年 1 月 11 日、金ヶ崎駅は敦賀港駅と改称され、正式にウラジオストク航路連絡列車による旅客、手荷物ならびに到着付随小荷物の取扱が開始された『鉄道ピクトリアル』第 59 巻第 8 号 敦賀港線の歴史 三宅 俊彦 2009 (平成 21) 年 8 月号 69 頁〉。歴史のある北陸線の米原から敦賀にむかうルートは、アジアとヨーロッパを結ぶ幹線という性格となっていた。

当時、要人を含めて日本とヨーロッパの間の往来は激しかった。〈刀根駅ではスイッチバックがあって急行列車も全部停車しました。列車が走ったのは確か月曜日と火曜日で、青い目の異人さんを見に行こうと駅まで列車をのぞきに行ったものでした」という刀根の一老人の回想は当時を物語っている『毎日新聞』昭和 39 年 5 月 8 日〉。

かくして、敦賀港は関西・東海地方の商工業都市を後背地として、シベリア鉄道を通じて欧州各国に直結し得る国際港として、有利な地位を占めるに至った。ロシア語入りの看板も華やかに、鉄道院の敦賀棧橋事務扱所も開店、敦賀港もウラジオ航路も「わが世の春」を謳歌した。

欧亜国際連絡列車が発着した敦賀港駅を利用した人々の数を統計的に見たい。ただ、大正 7 年から昭和 12 年までしかないが、大正時代では大正 8 年の乗車数が 2740 人、降

車数が 2406 人の計 5146 人で最も多い。敦賀ーウラジオストック航路の利用者も、同年が最も多く乗船者の内、入国外国人は 5117 人、日本人は 6476 人、出国外国人 8722 人、日本人 5609 人の 25924 人である。このことから推測すると、欧亜国際連絡列車を利用した人は、ウラジオストック航路利用者の約 5 分 1 ということになる。

昭和に入り欧亜国際連絡列車が復活したが、昭和 9 年の敦賀港駅の乗車数は 4497 人、降車数 5746 人を数える同年のウラジオストック航路利用者が 1248 人であるから、その大半は、北鮮航路の乗客数といえよう。

大正 8 年 8 月 20 日のダイヤ

週 2 回の運転。下りは火曜、土曜運転 東京発 20:20 → 米原着 9:15、発 9:35 → 敦賀港着 11:38、上りは月曜、金曜運転 敦賀港 15:20 発→米原着 17:26、18:27 発→東京着 7:30。

〈大正 8 年のダイヤ改正で上りは米原から特急にくつつくようになった。専用車両も登場した。イロネ（1、2 等寝台）とハフ（3 等緩急車）である。当時は 1、2、3 等級だったが、1 等車が地方へ顔を出すのは珍しかった。『ふくい鉄道史』島津ひろ史 1982（昭和 57）年 101～102 頁〉。

ところが第一次大戦後、ロシア革命（大正 6 年～大正 7 年）とその後のソ連の政情の不安定により、シベリア旅客国際連絡運輸は機能しなくなり、大正 9（1920）年 3 月 31 日限りでウラジオストック航路、シベリア鉄道経由の欧亜連絡の取扱が中止となった。しかし、大連および朝鮮経由日満連絡運輸やウラジオストック経由ハルビン行きの日満連絡運輸は続いた。

参考文献：『日本国有鉄道百年史』第 8 巻 国際連絡運輸の概要 1971（昭和 46）年

大正 11（1922）年ソビエト連邦の成立などで欧亜国際連絡運輸は利用もままならず一時休止となった。

この年、神戸-富山間に急行が走った。また同年 12 月 20 日には北陸と山陰を結ぶ鉄道として敦賀と東舞鶴まで小浜線が全通した。

大正 12（1923）年には東京ー敦賀間の欧亜国際連絡列車は、週 1 回の運行となった。

東京発 20:55—米原着 9:29 米原発 9:40—敦賀港着 11:26

敦賀港発 8:45—米原着 10:34 米原発 11:10—東京着 19:35

大正 13（1924）年 7 月 31 日にはソビエト連邦の成立による混乱も加わり、欧亜国際連絡列車の運行は中止となった。

この間、大正 8 年頃までは、敦賀ーウラジオストック間にはロシア船も就航していたが、その後は大阪商船の鳳山丸のみとなった。大正 14（1925）年大阪商船の鳳山丸に替わり嘉義丸（2347

トン）が就航した。

大正 15（1926）年 8 月 15 日には日本海縦貫線に神戸-青森間に急行が新設、その後大阪・青森間に変更された。

⑥ 昭和期の欧亜国際連絡列車

大正 14（1925）年 2 月、日本とソビエト連邦との国交が回復すると、〈中止中のシベリア経由欧亜連絡運輸もようやく復活の機運に向かい、昭和 2（1927）年 8 月 1 日からソ連・エストニア・ラトビアまで連絡乗車券の発売が再開され、第二次世界大戦の勃発までその取扱いが行なわれた。『日本国有鉄道百年史』第 8 巻 日本国有鉄道 1972（昭和 47）年 285 頁〉、欧亜連絡運輸が再開されたので、それに伴い昭和 2 年 8 月 1 日から週 1 回（下り・上りとも毎週金曜日）1・2 等寝台車の欧亜国際連絡列車が復活した。

下りは 21:15 東京発下関行急行に東京ー敦賀港間の 1・2 等寝台車が連結され、米原に 7:25 に着き、切り離れた寝台車を普通列車に連結して米原発 8:05、敦賀着 9:55、敦賀発 10:10、敦賀港着 10:18 となっている。上りは、普通列車で敦賀港を 9:20 発、米原着 11:02、米原で下関ー東京間特急に併結され米原発 11:33 東京 20:20 に到着した。

なお、昭和 2（1927）年に敦賀を訪れた人達の中には、探検家アムンゼンなどがあげられる。

昭和 4（1929）年 7 月には中ソ国境紛争のため東清鉄道が不通になり、満州経由の欧亜連絡運輸は中断し、敦賀からはウラジオストック・ハバロフスク経由がヨーロッパへ行く唯一のルートとなった。このため、一時的ではあったがハバロフスク・ウラジオストック経由の乗客や郵便物が増加したため、〈昭和 4 年 8 月からは欧亜国際連絡列車の運転は週 2 回（東京発・敦賀港発とも月・金曜日）に直通運転する『鉄道ピクトリアル』No.821 敦賀港戦の歴史 三宅俊彦 2009（平成 21）年 69 頁〉。

昭和 4 年 9 月 15 日の改正のダイヤをみると、下りは東京を金曜日の 21 時 20 分に 1、2 等急行寝台車を連結し出発、米原着は翌土曜日の 6:41、米原から分離して普通列車に連結、米原発 7:08、敦賀着 8:40、敦賀港着 9:03 であった。上りは日曜日の 9 時 05 分に普通列車に 1、2 等寝台車が連結され敦賀港を出て、米原着 10:47、ここから特急に併結して米原発 11:23、東京着 20:00 となっている。

〈また、京阪神方面の乗客が増加したため、昭和 4 年 9 月 30 日から敦賀港ー神戸間に週 2 回、1・2 等客車を直通運転した『鉄道ピクトリアル』No.821 前掲書 69 頁〉。ダイヤは敦賀港発 9:05、米原着 10:47、米原発 11:15、京都着 12:29、京都発 12:40 神

戸着 13:42 でこのうち 米原・京都間は急行運転扱いであった。

同年 11 月 15 日の時刻表

下り：東京発 21:20、米原着 6:41、米原発 7:08、敦賀着 8:40、敦賀発 8:55、敦賀港着 9:30

上り：6レ敦賀港発 9:35、敦賀着 9:41、急502レ敦賀発 9:55、米原着 11:09、特2レ米原発 11:23、東京着 20:00（米原—東京間は特急2レに併結）

6レ敦賀港発 9:35、敦賀着 9:41、急502レ敦賀発 9:55、京都着 12:29、707レ京都発 12:40、神戸着 13:42（敦賀—米原間は青森—大阪間急行 502レに併結）

このダイヤから、ウラジオストック航路、欧亜連絡の接続便は土曜日に入港していたことである。

〈昭和 4 年、北日本汽船株式会社が発行した「西伯利經由欧州旅行案内」によれば、東京—ロンドン間の運賃が、急行・寝台料金込みで 1 等で 600 円、2 等が 370 円、3 等が 220 円であり、朝鮮経由よりもそれぞれ 50 円、70 円、30 円安いと示している。

〈中国とソ連の紛争が一段落すると、昭和 5（1930）年 1 月から東京—敦賀港間の国際連絡列車は元のおりの週 1 回（下り・上りとも金曜日）となった。また、同年 2 月 4 日からは敦賀港—神戸間の連絡列車が廃止となった。『鉄道ピクトリアル』No.821 前掲書 69 頁〉。同時に木製のイロネフ 5480 形は、鋼製マイロネフ 37280 形に置き換えられた。

この時の欧亜国際連絡時刻表によれば、東京からウラジオストックルート、朝鮮ルート、大連ルートの 3 ルートでシベリア鉄道を利用して、モスクワ、ローマ、ベルリン、パリ、ロンドンへと連絡していた。

このうち、ウラジオストックルートを見ると、東京を毎週金曜日の 21:25 発神戸行の 1、2 等寝台車連結急行列車は、米原 6:41 着、米原で 1・2 等合造寝台車のみ切り放され、京都からの信越線廻り上野行普通列車に併結され、米原 7:09 発、敦賀着 8:41、敦賀で再び寝台車（マイロネフ）と 3 等車のみが切り放され、敦賀発 8:55、敦賀港 9:03 に到着し、敦賀港を 14:00 発の北日本汽船天草丸（2345 トン、昭和 4 年から就航）ウラジオストック行き航路に連絡した。出航までは食事や手続きなどそれぞれの時間を過ごした。そのため、この敦賀港駅には、全国では 27 駅にしかない「構内食堂」があり、連絡列車や船の乗客のためにハイカラな洋食メニューが用意されていた。

敦賀港を出た船は、日本海を北上し、東京から 4 日目の月曜日の 12:00 にウラジオへ到着。そして翌火曜日の朝ウラジオ発の東支鉄道（旧東清鉄道）ハルビン行か、夜行のシベリア鉄道を利用するかどちらかである『ふくいの鉄道 160 年』鉄道友の会福井支部 2015（平成 27 年）172～173 頁。

昭和 5（1930）年 10 月 1 日の時刻大改正では、東京—米原間の併結する列車が変更とな

り、東京—下関間急行 17レ、上りは下関—東京間急行 10レに週 1 回（下り・上りとも金曜日）は、東京—敦賀港間に 1・2 等寝台車を直通する。次のような時刻で運転するようになる。

急 17レ 東京発 21:25

米原着 6:41

604レ 米原発 7:09

敦賀着 8:41

5レ 敦賀発 8:55

敦賀港着 9:03

6レ 敦賀港発 9:32

敦賀着 9:38

急 502レ 敦賀発 9:55

米原着 11:09

急 10レ 米原発 11:48

東京着 20:25

欧州から日本へは、ウラジオストックを毎週水曜日の 9:00 に出航し、敦賀港には 3 日目の金曜日の朝 7:00 に接岸。東京行の直通列車は、敦賀港駅を 9:32 発車し、敦賀着 9:38、敦賀駅で青森発大阪行急行に併結して敦賀発 9:55、米原着 11:09、米原で先の急行と分離後、下関発東京行急行に 1・2 等合造寝台車のみ再併結し、米原発 11:48、東京には 20:25 に到着する『ふくいの鉄道 160 年』鉄道友の会福井支部 2015（平成 27 年）173 頁〉。

〈昭和 6（1931）年小倉工場でマイロネフ 37280 形が竣工し、東京・敦賀港間の直通列車に初めて鋼製客車の使用が開始された『鉄道ピクトリアル』No.821 前掲書 69 頁〉。

昭和 7（1932）年 満州国の建国が宣言されると、満州全域に日本の支配権が拡大し、朝鮮北部経由の対満貿易が開始され、日満経済ブロックや満州（中国東北地方）移民計画の実施で、朝鮮北部の清津・羅津・雄基は「満州」への新しい門戸として重要視され、敦賀—清津航路は日・鮮・満を結ぶ日本海横断の最短路として重要な役割を担った。かくして敦賀港行き直通列車は 朝鮮満州連絡列車の意味合いが強くなってきた。

これと軌を一にするように、その年（昭和 7 年）には大正 11（1922）年からの敦賀港の第二期修築工事が竣工した。金ヶ崎岸壁には新たに 6000 トン級 1 隻が、桜・蓬莱前面を埋め立てた岸壁には 2～3000 トン級の汽船 4 隻が接岸できるようになった。10 か年の歳月をかけた第二期工事で、港の施設も充実し、近代的国際港としての体裁を整え、現在の港の原形が出来あがった。

これを機に、敦賀・新潟・伏木港など日本海側諸港は「日本海の湖水化」をスローガンに、いっそうの発展をはかった。しかし全国的にみると、わが国の産業は太平洋岸から瀬戸内にかけての工業地域に集中し、もはや大陸に近いというだけでは優位性を見い出せなく、日本海側の諸港は相対的にその地位を低下させ「裏日本」化が進んだ。

昭和7年10月、ヨーロッパへ向かう一団が敦賀に降りた。同月22日に敦賀港を発ちウラジオストクからシベリア鉄道を利用して国際連盟のあるスイス・ジュネーブへ向かう松岡洋右外相一行である。松岡は昭和8年3月、満州事変（発端は柳条湖事件）についてのリットン調査団の報告を不服として、国際連盟から脱退を表明。再び、シベリア鉄道に揺られて敦賀に戻った。それを引き金に日本は国際社会から孤立し、次第に戦争への道を歩んでいった『ふくいの鉄道160年』鉄道友の会福井支部 2015（平成27年）173頁）。

昭和8（1933）年1月には欧亚連絡列車の運行は月3回となった。東京発21：25、米原着6：41、米原発7：09、敦賀港着9：03。敦賀港発19：30、米原着21：24、米原発21：37、東京着7：15

くその他シベリア鉄道経由で敦賀に上陸した人達の中には、昭和8年春のドイツ人建築家ブルーノ・タウトなどがあげられる『ふくいの鉄道160年』鉄道友の会福井支部 2015（平成27年）173頁）。

昭和9（1934）年4月のダイヤは、下りは東京発毎月6（6、16、26）の日で、東京発21：45の急行列車に併結し米原着7：24、米原で切り離し普通列車に併結し、米原発7：30—敦賀港着9：14、上りは敦賀港発は毎月3（3、13、23）の日で、敦賀港発1、2等寝台車19：20—米原着21：17、米原で急行列車に併結し米原発21：37—東京着7：15であった。

昭和9年11月1日大連・新京（長春）間701.4キロを8時間30分で結ぶ満鉄の誇る超特急「アジア号」が運行を開始した。

※「ひかり」と「のぞみ」

ところでアジア大陸へ渡るには、下関から7時間30分の船旅を終えた後、18時に釜山着。いよいよ大陸に上陸だ。ここから再び鉄道の旅となる。約1時間後、18時55分発の急行「ひかり」で新京（長春）へ向かう。

当時の時刻表には、現在の東海道・山陽新幹線と同様に、「ひかり」と「のぞみ」が並んで載っている。

急行「ひかり」は昭和8年4月1日、釜山—奉天間（122.5、6キロ）に登場した、最初に列車名が付いた急行列車だ。当初、所要時間は27時間55分だった。翌昭和9年2月には新京に延長され、スピードアップが実現する。

一方の「のぞみ」は、同年11月に、釜山—京城間の7・8列車を奉天に延長し命名された。昭和13（1938）年10月には新京へ延長され、この時点で「のぞみ」と「ひかり」は同区間を走る急行列車となったのだ。

その後、「のぞみ」は昭和19（1944）年2月、戦況悪化の影響で廃止される。「ひかり」はその後大幅なスピードダウンを強いられたが、終戦まで走っていた。

戦後になり、「ひかり」は九州の準急・急行列車として活躍した後、昭和39（1964）年10月より新幹線の列車名に“昇進”している。一方、「のぞみ」は平成4（1992）年3月から新幹線に登場した。

現在の東海道・山陽新幹線の列車名のルーツがここにあるのはとても興味深い。素晴らしいネーミングは時代を超えて生き続けることを実感させられる。

7 北鮮経由日満連絡運輸

昭和9（1934）年12月1日からは、ウラジオストック航路に加えて、北鮮連絡航路に対しても東京—敦賀港間に直通列車が運転されるようになった。また、この時から両連絡列車とも2等寝台車のみとなった。北鮮航路は、敦賀—清津—羅津—雄基間に月3回運行され、清津・新京（長春）間の列車に接続した『ふくいの鉄道160年』鉄道友の会福井支部 2015（平成27年）174頁）。

昭和9年12月1日の時刻表大改正では、東京発はウラジオストック航路運航の5の日（5・15・25日）および北鮮清津航路運航の10の日（10・20・30）日とし、東京発22：00下関神戸行き急行に併結、米原着7：00、米原—敦賀間は直江津経由上野行き普通列車に併結し米原発7：30、敦賀着8：52、敦賀発9：05、敦賀港着9：11であった。

上りはウラジオストックからの航路に接続、毎月敦賀港発3の日（3・13・23日）運転の時刻表は、敦賀港8：37→米原着10：21 米原—東京間は米原で下関始発の急行に併結し、米原発11：39、東京着19：45であった。

雄基・清津からの航路の接続は、敦賀港発毎月8・18・28日の運転で、敦賀港発8：37、→敦賀8：43 敦賀で金沢始発の普通列車に連結し、敦賀発9：03—米原着10：21、米原—東京間は下関始発の急行に連結し、米原発11：39、東京着19：45であった。

こうして北鮮航路が加わったことにより、敦賀からも日満連絡がより便利になった。しかし、この航路は昭和20（1945）年8月15日の終戦以来今日まで停止したままであり、再開が望まれている。

敦賀港はさらに羅津・清津などとの定期航路の開設等により港湾能力が狭隘となったため国鉄では鉄道栈橋を在来の189mから353mに大改造を行い、5,000～7,000トン級

2隻を同時に繋船可能な岸壁とした。工事は昭和9(1934)年6月に着工し、翌10(1935)年2月に竣工した。

昭和9年の敦賀港駅の乗車数は4497人、降車数5746人を数える。同年のウラジオストク航路利用者が1248人であるから、その大半は北鮮航路の乗客数といえよう。

敦賀港シベリヤ経由欧亜国際連絡運輸実績(年間計)

客貨別 出入別 年次別	旅 客 (単位人)			貨 物 (単位トン)			客貨別 出入別 年次別	旅 客 (単位人)			貨 物 (単位トン)		
	乗 船	下 船	計	輸 出	輸 入	計		乗 船	下 船	計	輸 出	輸 入	計
昭和6 (1931)	429	485	914	6,602	32,208	38,810	昭和11 (1936)	5,315	4,701	10,016	22,746	1,261	24,007
7 (1932)	631	1,293	1,924	3,975	16,528	20,503	12 (1937)	7,066	6,168	13,234	6,819	894	7,713
8 (1933)	362	448	810	4,277	4,046	8,323	13 (1938)	10,235	6,209	16,444	1,179	68	1,247
9 (1934)	416	549	965	2,891	774	3,665	14 (1939)	1,678	8,899	10,577	2,284	277	2,561
10 (1935)	3,190	2,812	6,002	16,783	860	17,643	15 (1940)	14,795	12,172	26,967	37,892	7,315	45,207

注 昭和16年は、6月22日をもって欧亜連絡は停止されたが、それまでの利用状況は、貨物が輸出入計13,018トン、旅客は不明。

『紀要』第1号 敦賀をめぐる国際連絡運輸小史 井上修 敦賀市立歴史民俗資料館 1986(昭和61)年 20頁)。

昭和11(1936)3月最新鋭の大型で強力な牽引力を持つD51型蒸気機関車が敦賀機関区に全国最初に配置された。昭和12(1937)年11月15日からは、東京発毎月6および10の日の運転となり、東京発22:00—米原着7:14 米原発7:30—敦賀港着9:11、敦賀港発は毎月4および9の日で敦賀港発9:20—米原着10:36 米原発11:39—東京着19:45であった。

昭和12(1937)年から北陸本線の輸送量の急激な増加に対応して木之本—敦賀間の新線工事の調査測量を開始、昭和13(1938)年11月には深坂トンネル工事に着手したが第二次大戦勃発により中止になった。

昭和14(1939)年9月1日、第二次世界大戦が始まり、11月28日イギリスがドイツ貨物捕獲令を発したことから一時的にシベリヤ経由欧亜国際連絡運輸は活況を呈した。この年金沢—上野間の急行は大阪まで延長された。

〈昭和15(1940)年夏、ナチスの迫害から逃れてきた多くのユダヤ人移民が、カウナス日本領事館へ殺到した。領事代理杉原千畝は外務省の指示に反して彼らにビザを発給した。「命のビザ」を携えて彼らは、シベリヤ鉄道に乗り、ウラジオストク経由で敦賀港へ上陸した。その数約6000人という。神戸を経てアメリカやパレスチナに向かい、残りは上海に送還された。これらのことについては、今「人道の港 敦賀ムゼウム」に資料を展示している『ふくい

の鉄道160年』鉄道友の会福井支部 2015(平成27年)173~174頁)。

その後、〈第二次世界大戦のためにウラジオストック経由欧亜連絡の旅客列車の運転は休止となり、羅津・清津経由の北朝鮮や満州への連絡に限られるようになった『鉄道ピクトリアル』第五九巻第八号 敦賀港線の歴史 三宅俊彦 2009(平成21)年8月号 70頁)。

昭和16(1941)年6月22日ドイツとソ連が開戦したために、人々の夢と希望を乗せ日本と欧州を結び人々と文化を運び続けたウラジオストック経由の欧亜国際連絡列車も、即日停止となった。〈シベリヤ経由旅客国際運送の一環として、欧亜国際連絡列車が実際に運行した期間は約30年間しかなかった『明大商学論叢』前掲書 52頁)。

しかし、羅津・清津経由の北朝鮮や満州への北鮮航路連絡列車は継続したが、米原発7:30—敦賀港着9:11、敦賀港発9:20—米原着10:36と敦賀港発着列車も米原行きだけとなった。

〈昭和18(1943)年9月末には敦賀港—米原間に運転されていた北鮮航路連絡列車も廃止となった『ふくいの鉄道160年』鉄道友の会福井支部 2015(平成27年)174頁)。

その後、時代の流れはこの区間の様相を大きく変えていった。敦賀港発着列車も米原行きだけとなり、戦争とともに消えていった。

太平洋戦争が起こると、商港敦賀は軍需港へと性格を変え、商船が軍用に徴用され、戦力資源となる満州大豆の輸入が激増した。

昭和20(1945)年7月12日夜半、B29による空襲により、街地の約三分の二を失い、敦賀駅、敦賀港駅、敦賀機関区などの全現業機関が被災したが、わずかにランプ小屋が残った。

そして終戦、対岸貿易で盛況を極めた敦賀港は、船舶の出入も途絶してしまった。北陸線の列車は北陸から都会地へ米を運び「ヤミ米列車」の汚名で呼ばれた。大変な混雑のため窓ガラスが割れ、座席のシートがもげるほどであった。この頃の通過本数は単線で行き違い区間も少ないながらも1日60本から70本にも及んだ。

8 敦賀港線の休止

戦後は、国際環境の変化により、敦賀港と大陸との交流が途絶えたが、昭和30年代後半から、国内外との物流が回復し、敦賀駅と敦賀港駅を結ぶ敦賀港線は、平成21(2009)年3月末まで貨物輸送を担ってきたが、ついそ人を運ぶことなく静かにその幕をとじた。※旅客運輸は、昭和62(1987)年3月31日、正式に運輸営業を廃止している。〈昭和62年4月1日、国鉄の分割民営化により敦賀—敦賀港間は日本貨物鉄道の第1種区間となり、敦賀港駅は日本貨物鉄道の所属駅となる『鉄道ピクトリアル』No.821 前掲書71頁)。

現在、航空機の発達によりシベリヤ鉄道経由のヨーロッパへの旅は、ほとんど忘れ去られ

たが、ウラジオストクとモスクワの間約 9,000km には、車窓に広がるシベリアの大地やタイガの森。壮大な景色を楽しむことができる。また、物流ルートとしてもロシア経済の重要な役割も担う世界最大の鉄道網である。

現在、金ヶ崎緑地にある敦賀鉄道資料館は、かつて金ヶ崎鉄道棧橋にあった 2 代目金ヶ崎駅（敦賀港駅）をイメージして、平成 11（1999）年に敦賀港開港 100 年記念事業の一環として再現したものである。再現場所が元の位置と大きく違い、建物正面が南側の陸地に向いていることや、窓は本来 4 つであったが、5 つ窓にしてあり、内部は初代長浜駅に似せている。そのために来館者の多くがかつての金ヶ崎駅（敦賀港駅）と勘違いして戸惑いを見せている。

平成 11（1999）年、団体ツアー列車であったが、品川ー敦賀港間の直通列車が運転された。なお、現在シベリア鉄道はモスクワ～ウラジオストク間を 7 泊 8 日で結んでいる。

鉄道歴史研究会の日程

大津研究会

1 2 月 2 0 日（木）大津市生涯学習センター 1 3：3 0～「鉄道忌避伝説の検証①」「敦賀鉄道歴史フィールドワーク事前学習③」使用テキストー敦賀長浜鉄道物語

1 月 1 2 日（土）1 月 2 4 日（木）2 月 7 日（木）2 月 2 3 日（土）3 月 7 日（木）3 月 2 3 日（土）4 月 1 3 日（土）