

あの頃の風景

おくのほそ道 第14回

港とともに 「敦賀市」



国際航業株式会社 / 広報部
窓慶 裕幸 SOKEI Hiroyuki (会誌編集専門委員)



① 日本三大松原の一つ、気比の松原

松尾芭蕉が敦賀に到着した1689(元禄2)年旧暦8月14日は素晴らしい月だったが、秋の天気は変わりやすい。表題は、翌日の雨で期待していた中秋の名月を見られなかった芭蕉の句である。

敦賀は湾奥に位置する天然の良港で、古代から日本海中部以西や遠く朝鮮、中国への玄関口になっていた。16世紀中頃には日本海最大の港町となり、1688(元禄元)年刊行の井原西鶴の『日本永代蔵』に「北国の都ぞかし」と記され、東北・北陸の物資中継を基盤にした商業都市として繁栄していた。

1882(明治15)年に鉄道とつながった港になり、近江・美濃などに限られていた内陸部への商取引は近畿・東海地方に広がった。しかし1899(明治32)年に鉄道が富山まで延伸されるとその地位を奪われ、発展の望

みは外国との貿易に託された。そして1902(明治35)年、敦賀～ウラジオストク直通航路が開設され貿易が本格化する。1912(明治45)年6月15日から週に1往復、新橋(東京)～金ヶ崎(敦賀)間に欧亜国際連絡列車が走り始め、シベリア鉄道経由でヨーロッパの主要都市を結んだ。東京出発後15日目にはロンドンに到着し、インド洋回りの船旅の約半分に短縮された。

ソ連・朝鮮北部・中国東北地方との対岸貿易が盛んになると、阪神・中京を背後圏とする日本海側の主要な港湾都市として発展し、1937(昭和12)年に福井市に次いで県内2番目の市になった。リトアニア領事代理杉原千蔵が発給した日本通過ビザを手に、1940～1941(昭和15～16)年に数多くのユダヤ人難民がウラジオストク経由で敦賀に上陸した。



②(上) 天筒山から望む敦賀港(現在)

③(左) 天筒山から望む敦賀港(大正3年)『古写真が語る敦賀』より

④(右) 運河として利用された旧釜の川。今橋から上流を望む(昭和34年)『ふるさと敦賀の回想』より

⑤(下) 運河は大部分道路になった(現在)



第2次世界大戦では日本海側の都市で最初に空襲を受け、市街地の2/3を焼失した。戦後は対岸貿易が途絶し、1940年代後半から1960年代前半は北海道や九州からの石炭中継港となった。1956(昭和31)年の日ソ国交回復後、木材・石炭・鉱物など工業用原料の輸入が増加し、1960(昭和35)年に取扱貨物量がようやく戦前の水準を上回った。1970(昭和45)年に北海道へフェリーが就航し、経済成長、港湾施設の整備、高速道路の整備があいまって取扱貨物量を伸ばしていった。

船舶の大型化やコンテナ化といった物流の変化に合わせ、新港地区には大型フェリーに対応するフェリー岸壁や、コンテナ貨物などの増大に対応する日本海側最大級の多目的国際ターミナルが整備された。RORO船(roll-on roll-off ship: 貨物を積んだトラックやトレーラーをそのまま運ぶ船)は韓国と、コンテナ船は韓国・中国と定期航路がある。国道8号バイパスや高速道路と港の接続も確保され、阪神・中京に一番近い日本海側

の港として期待されている。

敦賀港発祥の本港地区は、石油倉庫として建設された赤レンガ倉庫や復元された旧敦賀港駅舎を核に、明治から昭和初期の最も賑わった頃を意識し、市民や観光客が足を運ぶ空間として整備が進められている。

レトロな港もよいが金ヶ崎城跡の月見御殿から見る新港地区とその背後にある石炭火力発電所・セメント工場もおもしろい。天筒山展望台からは本港地区だけでなく敦賀湾を一望できる。蔵や町屋が残る博物館周辺や、2kmに及ぶアーケードを歩けば、時代の波を何度も乗り越えてきた港まち敦賀を感じられるだろう。

<参考文献>
『敦賀市史 通史編 下巻』敦賀市役所 昭和63年3月31日
『敦賀の歴史』敦賀市役所 平成元年11月30日
『敦賀港国際ターミナル株式会社webサイト』<http://www.tsuruga-port.co.jp/>

<写真提供>
写真1、2、5 筆者
写真3 敦賀市立博物館
写真4 敦賀市役所