



日本遺産

# TRAVEL guidebook

NAGAHAMA  
TSURUGA  
MINAMIECHIZEN

フォトジェニックな  
日本遺産を旅する



日本の宝に逢いに行く



日本遺産

長 敦 南  
浜 賀 越  
前

## 海を越えた鉄道

世界へつながる鉄路のキセキ



Agency for Cultural Affairs, Government of Japan

長浜市・敦賀市・南越前町観光連携協議会 | 発行：令和4年3月

令和3年度文化庁文化資源活用事業費補助金





# INTRODUCTION

鉄道で日本海と琵琶湖をつなぐ。  
すべては、この計画から始まった。

日本が近代国家へと歩みはじめた明治時代。  
鉄道は文明開化の象徴として、人々を新たな時代へと運びました。  
最初期の重要路線のひとつとして建設された長浜・敦賀・今庄を結ぶ路線は、  
日本鉄道史の夜明けを駆け抜けた歴史を物語る鉄道遺産の宝庫です。  
今もなお生き続ける遺産が、100年の時を越えてつながる記憶の旅へと誘います。

## 福井県と滋賀県をつなぐ 福滋県境 鉄道遺産回廊

古くから交通の要衝として栄えた滋賀県「長浜市」と福井県「敦賀市」、「南越前町今庄」。長浜は日本海と太平洋を結ぶ水陸交通のターミナルとして、敦賀は陸運と海運を結節する鉄道と港のまちとして、今庄は峠越えに挑む鉄道基地として。明治時代に日本が近代国家へと発展するなかで、鉄道で結ばれた3市町は重要路線として文化や経済の成熟を支えました。

## INDEX

- P.3 STORY 1 ▶ 長浜から敦賀、今庄へ、近代化の汽笛が響く | 困難を極めた鉄道建設を乗り越えて
- P.5 STORY 2 ▶ 鉄道開通とまちのにぎわい | 峠を越えて走る蒸気機関車と人
- P.7 STORY 3 ▶ 鉄道の開通で大きく変化した港

# STORY 1

## 長浜から敦賀、今庄へ、近代化の汽笛が響く

### 日本海と太平洋を結ぶ最重要ルート建設

明治2年(1869)に起案されたわが国初の鉄道計画は、東西の主要都市および日本海と太平洋を結ぶことを目的に、東京-京都の幹線とそれに連なる東京-横浜、京都-神戸に加え、琵琶湖畔-敦賀の3支線を決定しました。古来より日本海側の物資は、敦賀から陸路で琵琶湖を経て京都・大阪へ運ばれていて、その道は峠を越えなければならず、平清盛の時代から運河建設計画が持ち上がっていました。以降800年間実現することのなかった夢が、この時ついに動き出したのでした。

### 日本海と内陸を結ぶ長浜-敦賀間が開業

明治政府は、日本海沿岸の都市で京阪神や中京および対岸諸国との結節点だった敦賀と、琵琶湖沿岸の都市を鉄道で結び、日本海と太平洋を結ぶ交通網を計画。湖上交通の拠点は、当時の鉄道局長・井上勝の推挙で、北国の物資中継地として繁栄し、鉄道誘致に意欲的だった長浜に決まりました。そして日本初の鉄道開通からわずか10年後の明治15年(1882)に長浜-敦賀間が開業し、2年後に柳ヶ瀬トンネルが開通して北陸線の歴史が始まりました。

### 日本海側の物資輸送を担う北陸線が延伸される

明治25年(1892)に計画された政府直営の鉄道路線に基づき、北陸線は富山への延伸工事が開始されました。なかでも敦賀と今庄を結ぶルートは、当時の鉄道技術の限界といわれた急勾配が続く難所であり重要路線。数々の苦難を乗り越えて一大工事を成し遂げ、明治29年(1896)の敦賀-福井間開通を機に北陸線は次々と延伸していきました。

明治15年当時の鉄道開通状況

江戸時代に隆盛を誇った日本海側の海運と鉄道輸送の結節を目指しました。



井上勝  
鉄道建設を推進して日本の近代化に尽力。「鉄道の父」と呼ばれました。

「子爵井上勝君小伝」より



急勾配区間を走り抜ける蒸気機関車  
(敦賀-今庄間)

## 困難を極めた鉄道建設を乗り越えて

### 日本の鉄道は日本人が作る 難航するトンネル工事に挑戦

日本の鉄道は当初、外国人技師の指導のもとで建設していましたが、鉄道局長の井上勝は日本人技術者のみでの鉄道建設を目指しました。外国人技術者の協力を得て、鉄道技師の養成所を設立し、そこで学んだ日本人技師を工事に投入。明治13年(1880)、京都-大津間の逢坂山トンネルを日本人だけで完成させました。

この経験を糧に、同年から始まった長浜-敦賀間の鉄道敷設は、日本人のみで行われました。当時の国内最長となった1352mの柳ヶ瀬トンネル工事も完遂し、日本は外国の技術を吸収しながら着実に近代化の道を歩んでいきました。

#### 難関エピソード

##### 柳ヶ瀬越え

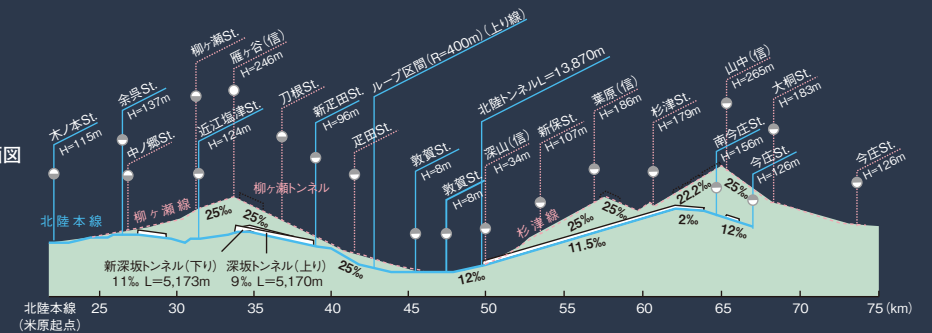
長浜-敦賀間のうち、柳ヶ瀬-刀根間には4本のトンネルが掘られました。柳ヶ瀬トンネルは地盤が軟弱で湧水も多く、工事は難航。日本で初めてダイナマイトが導入されたものの、ロックドリルがうまく使えず“つるはし”と“のみ”の手掘り作業となり、長浜-敦賀間の部分開通の2年後によりやく完成しました。

##### 山中越え

敦賀-今庄間は、当時の鉄道設計の限界とされた25/1000の急勾配が続く険しい山間部で、全長1170mの山中トンネルなど12のトンネル工事を要する過酷な路線でした。岩質は非常に硬く、1日にわずか5寸(15cm)しか掘り進められない場所もあり、洪水被害などで何度も工事が停滞しました。困難を極めた工事は3年におよび、明治29年(1896)に完成しました。

#### 木之本-今庄間の断面図

現在の北陸本線と比べると、旧北陸線がいかに急勾配であったかが分かります。



#### 鉄道建設の歴史

長浜-敦賀-今庄間

- 明治2年 東京-横浜、京都-神戸、琵琶湖-敦賀間の鉄道敷設が決定
- 明治5年 新橋-横浜間の鉄道が開業
- 明治10年 京都-神戸間の鉄道が全通
- 明治13年 長浜-敦賀間の鉄道工事が着工  
京都-大津間の鉄道が開業
- 明治15年 長浜-金ヶ崎(敦賀)間の鉄道が開業(柳ヶ瀬トンネルを除く区間)
- 明治17年 柳ヶ瀬トンネル完成。敦賀線長浜-金ヶ崎(敦賀)間が全通  
日本初の鉄道連絡船(長浜-大津間)が営業開始
- 明治22年 東海道線(新橋-神戸間)の鉄道が全通  
鉄道連絡船が廃止
- 明治25年 鉄道敷設法公布(北陸線 敦賀-富山間が第1期工事線に指定。)
- 明治29年 敦賀-福井間の鉄道が開業
- 明治32年 敦賀港が開港場(外国貿易港)に指定
- 明治35年 敦賀-ウラジオストク間の定期航路が開始  
長浜駅舎が現在地に移転(新駅舎)
- 明治42年 敦賀駅舎が現在地に移転(新駅舎)
- 明治45年 新橋-金ヶ崎間にウラジオストク航路と連絡する欧亜国際列車が運行開始
- 大正2年 米原-直江津間の北陸本線が全通
- 昭和32年 北陸トンネル着工 / 深坂トンネル開通  
田村-敦賀間の交流電化開通(旧線は柳ヶ瀬線として残る)
- 昭和33年 旧長浜駅舎が第1回鉄道記念物に指定
- 昭和37年 北陸トンネル開通。敦賀-福井間電化完成(旧線:敦賀-今庄間山中越えが廃線)
- 昭和39年 柳ヶ瀬線廃線
- 昭和58年 旧長浜駅舎が鉄道資料館として開館
- 昭和62年 国鉄分割民営化
- 平成28年 敦賀-今庄間の旧北陸線トンネル群が国登録有形文化財に登録
- 令和2年 3市町に残る鉄道遺産等で構成されるストーリーが日本遺産に認定



# STORY 2



長浜旧停車場 (明治30年頃)

## 鉄道ターミナルになり 産業と文化が発展した長浜

明治15年(1882)、長浜-敦賀間の鉄道が開通し、その2年後に大垣まで開通すると、長浜駅は北は敦賀、東は大垣、さらに鉄道連絡船で京阪神につながる一大ターミナルとなりました。長浜駅には鉄道連絡船の港や貨物倉庫が隣接し、周辺は運送店や荷物の積み下ろしに従事する仲仕業など多くの店が建ち並び、陸蒸気の見物や乗車に来る人で大いににぎわいました。



長浜 - 関ヶ原間の  
鉄道路線の移り変わり

長浜-深谷間は明治22年に運休になり  
その後廃線となりました。

## 峠越えの鉄道基地としてにぎわった敦賀・今庄

急勾配の線路が続く敦賀・今庄の両駅は、峠越えのために後ろから押す機関車(補機)の連結や取り外し、燃料補給を求めて、すべての列車が停車しました。この停車時間を利用して、弁当や新聞などを販売する「立ち売り」が現れ、敦賀駅の「鯛鮓」や昭和初期に今庄駅のホームに開設された立ち食いの「今庄そば」が評判になりました。昭和に入り輸送量が増加すると、両駅には多くの機関車や施設、職員が配置され、さらに多忙を極めました。



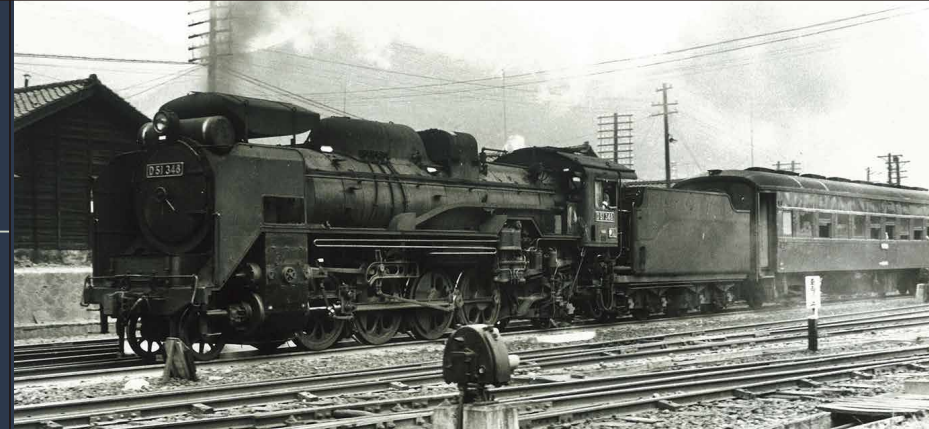
昭和初期の今庄宿

NPO法人今庄旅籠塾提供

## 人と文化を陸路でつないだ 北国街道

鉄道路線の多くは、江戸幕府が整備した街道が骨格となっています。宿駅伝馬制度によって定めた宿駅は本陣や旅籠、問屋場を設けた宿場町へと発展し、人や物資、情報の伝播に深く関わり、独自の文化や景観を形成していきました。

旧北陸線のエリアにも越前屈指の宿場町として栄えた今庄宿、日本三大地蔵のひとつ木之本地蔵院の門前町である木之本宿、港町の風情を残す長浜宿があります。



D51形蒸気機関車(今庄駅)

蒸気機関車の煙突から出る煙が運転室内に入るのを防ぐ集煙装置が、全国で初めて敦賀機関区で開発されました。

## 峠を越えて走る 蒸気機関車と人

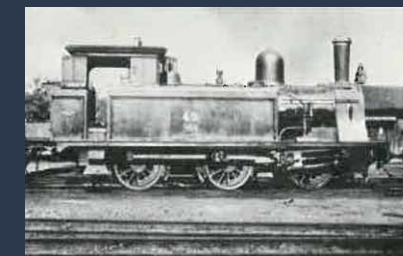
### 急勾配を越える蒸気機関車の活躍

長浜-敦賀間の柳ヶ瀬越えと敦賀-今庄間の山中越えの区間は、急峻な路線を走るために牽引力の強い蒸気機関車が必要でした。開業当時の長浜-敦賀間では、イギリスで特別に製造された蒸気機関車が活躍。昭和に入ると、2つの難所に挟まれた敦賀機関区に、国鉄史上もっとも多く製造されたD51型蒸気機関車の1・2号機が日本で初めて配備されました。途中にある小刀根トンネルのサイズに合わせて設計された同機は、峠越えの要となりました。

### 魔のトンネルが続く日本一の鉄道難所

長浜-敦賀-今庄間の連続するトンネル内は、蒸気機関車の煙がひどく、乗客は煙のすすで鼻の中まで真っ黒になったといいます。乗務員はさらに過酷で、夏の機関車内は70~80℃の灼熱地獄になり、水に浸した手ぬぐいで顔をおおって通り抜けていました。

急勾配とトンネルが続くこの区間は、冬は雪崩の危険が高く、「日本一の鉄道難所」と呼ばれました。そのため、この区間の乗務員には当時の特例として、1両目の本務機と2両目の前補機には5銭、特にばい煙がひどい最後尾の後補機は8銭の隧道手当がつけられました。



1800形蒸気機関車

「日本国有鉄道百年 写真誌」より

急勾配線用としてイギリスのキットソン社が製作。長浜-敦賀・関ヶ原間や京都-大津間などで活躍しました。

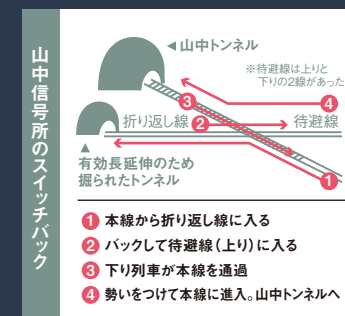
## 急勾配を登るための スイッチバック



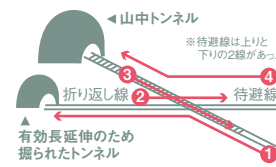
NPO法人今庄旅籠塾提供

山中信号所の当時の様子  
左が本線、右は待避線の列車

急勾配区間を登るために設けられた、列車の折り返し線と待避線路を併せ持つシステムで、敦賀-今庄間には新保、葉原、山中の3カ所に設置されました。



山中信号所のスイッチバック



- 1 本線から折り返し線に入る
- 2 バックして待避線(上り)に入る
- 3 下り列車が本線を通過
- 4 勢いをつけて本線に進入。山中トンネルへ



# STORY 3

## 鉄道の開通で大きく変化した港

### 日本とヨーロッパを結んだ 欧亜国際連絡列車

敦賀港は北前船をはじめとした海上交易の拠点として栄えていましたが、北陸線が日本海側各地に延伸し、物流の主役が船から鉄道に代わるにつれて衰退していきました。こうした状況を危惧した地元実業家らの運動により、敦賀は国際港へと舵を切ることになりました。

明治32年(1899)、敦賀港は開港場(国際港)の指定を受けました。その後、ロシア国内を横断するシベリア鉄道が全線開通すると、敦賀-ウラジオストク間の定期航路が開設され、ヨーロッパへの最短ルートとして脚光を浴びます。さらに、明治45年(1912)には、東京の新橋-金ヶ崎(敦賀港)間にウラジオストク経由のヨーロッパ行き直通列車「欧亜国際連絡列車」が開業しました。1枚の切符で東京から欧州へ行くことができる国際列車の運行により、敦賀港は世界への玄関口になっていったのです。



金ヶ崎棧橋に接岸する汽船  
(昭和初期)

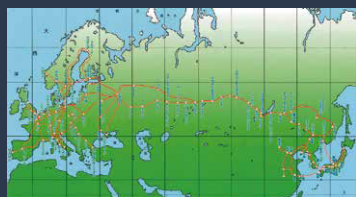
敦賀港はフランスのパリまで通じる港として、欧亜国際連絡列車を利用する外国人や日本人渡航者でにぎわいました。  
「敦賀市立博物館所蔵」



敦賀港に入港するクルーズ船

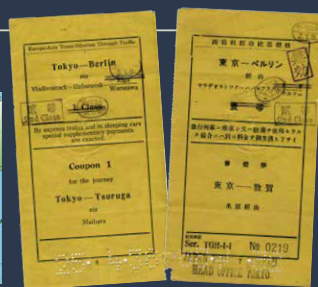
今も敦賀港には大型外国クルーズ船や国際貨物船が寄港し、国際港として活躍しています。

### 欧亜国際連絡列車



路線図

敦賀から海を越えてヨーロッパへと結ばれた鉄道路線は、1枚の切符で東京の新橋からパリまで行くことができました。



シベリア経由欧亜連絡切符

東京から敦賀、ウラジオストクを経由してベルリンへ行くことが記されています。

### 敦賀から海を渡った 人々

フランスへ渡った歌人・与謝野晶子や日本が初参加したストックホルムオリンピックに出場した金栗四三ら日本選手団が欧亜国際連絡列車を利用。人類初の南極点到達に成功した探検家・アムンゼンもこの列車を利用し、日本を立ちました。

### 人道の港・敦賀と命のビザの物語

第二次世界大戦中の昭和15年(1940)、ナチスドイツからユダヤ人難民を救うため、リトアニア領事代理だった杉原千畝は外務省の判断に背き、「命のビザ」を発給しました。敦賀港は杉原のビザで救われたユダヤ人が上陸した唯一の港であったため、「人道の港」とも呼ばれています。

当時の敦賀の人々は、銭湯を無料で開放したり、りんごなどの果物を配ったりして難民を温かく迎え入れました。そのときのユダヤ人の感謝の言葉が、今も敦賀に残されています。



杉原千畝

迫害されるユダヤ人のために、領事館を退去するまでの1カ月間に2139通にもおよぶ命のビザを発給しました。  
「外務省外交史料館所蔵」

### 旧北陸線の終焉

昭和37年(1962)に北陸トンネルの完成により敦賀-今庄間の山中越えは廃線となり、昭和39年(1964)に柳ヶ瀬線も廃線となりました。旧北陸線をしのぶ当時の鉄道遺産は、姿や形を変えずに、人々の生活に必要な財産として地域に密着した現役の文化財として今も生き続けています。



北陸トンネル開通の様子

当時の日本最長となる北陸トンネルが開通し、峠越えの路線は廃線になりました。

### 日本初の鉄道連絡船が活躍した 長浜港

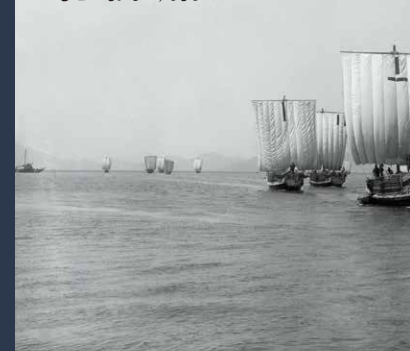


旧長浜港の様子(明治45年)

羽柴秀吉が築いた長浜城の内堀を開削し、長浜駅に隣接する形で整備されました。  
「行幸二十五年 慶雲館建碑式記念写真帖」より

羽柴秀吉による築港以降、琵琶湖の湖上交通の重要な拠点であり続けた長浜港。鉄道と湖上交通の重要性に注目した地元の実業家・浅見又蔵らの働きかけによって明治15年(1882)に日本初の鉄道連絡船の運航が始まると、水運と鉄道が強固に結びついた長浜は重要なターミナルとして隆盛期を迎えました。明治22年(1889)の大津-米原間の鉄道開通によって鉄道連絡船は廃止されましたが、日本の大動脈を担った湖上交通は、今も形を変えて運航されています。

### 海運で経済をつないだ 北前船



日本海を行き交う北前船

井田家所蔵古写真 福井県立若狭歴史博物館提供

江戸時代に開拓された北海道・東北・北陸と西日本を結んだ西廻り航路は、経済の大動脈となり、船主が寄港地で商品を仕入れて商いを行う買い積み方式の北前船が活躍。幕末から明治にかけて莫大な財を築き、日本の近代化に大きく貢献しました。



# 長 敦 南 越 前 日本遺産 MAP



## 6 曲谷トンネル (260m)

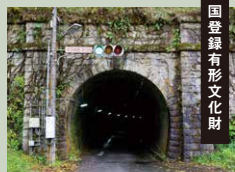
官給品のレンガが使われているトンネルで、他のトンネルと比べて石やレンガの積み方が丁寧かつ習作的。トンネルの出口から芦谷・伊良谷トンネルが直線上に連なる光景は「トンネル in トンネル in トンネル」と呼ばれる見どころのひとつです。

## 14 裡曲トンネル (87m)

入口と内壁がすべてレンガ積みという特別な意匠が特徴。現在は国道脇の歩道に転用されています。内部にはレトロなカンテラ風の照明があり、側壁とアーチ部で異なるレンガの積み方をじっくりと見られます。

## 15 柳ヶ瀬トンネル (1352m)

明治17年(1884)の完成当時は国内最長の規模で、難工事のため完成までに4年の歳月を要しました。日本人技術者のみで建設されたトンネルで、全国の鉄道網形成に貢献した技術を物語る遺産です。



## 1 湯尾トンネル (368m)

敦賀側の入口の裡曲トンネルに比べ、内壁がすべてレンガ造りです。

## 4 伊良谷トンネル (467m)

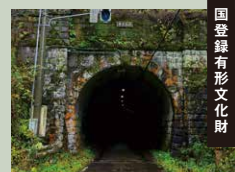
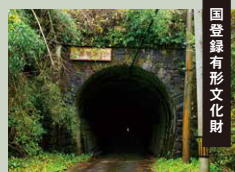
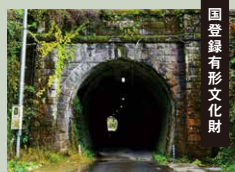
裡曲・葉原・山中トンネルと同じ意匠に整えて建設されました。

## 5 芦谷トンネル (223m)

官給の厳選された材料によって建設されたトンネルです。

## 7 第二観音寺トンネル (310m)

トンネル内部に建設当時の通信用架線跡やソケットが見られます。



## 8 第一観音寺トンネル (82m)

地元の材料を用いて低単価で施工されたトンネルです。

## 10 首路地谷トンネル (401m)

ポータル背面の砂防ダムや水害を防ぐ排水路などが設けられています。

## 11 鮎ヶ谷トンネル (64m)

石造ポータルのトンネルで、出口が見えるほど短く直線的。

## 12 葉原トンネル (979m)

内部に勾配の頂点を持つアップダウンのあるトンネルです。



## 2 大桐駅跡

プラットホームの跡が残っており、蒸気機関車の動輪などが展示されています。

## 3 山中信号所跡

敦賀-今庄間に残る唯一のスイッチバック跡。当時の峠越えの鉄道技術を物語る貴重な遺構です。

## 16 中ノ郷駅跡

長浜市役所余呉支所前に、柳ヶ瀬越えの拠点駅だったプラットホームの一部が残っています。

## 18 旧長浜駅29号分岐器ポイント部

長浜駅開業から約80年間使われた、現存する日本最古のポイント。鉄道局神戸工場で製作されました。



## 9 杉津の景観

大正天皇がお召列車で見惚れたと伝わる北陸線屈指の絶景スポット。



## 13 葉原築堤

当時の車窓からの風景を感じる緩やかなカーブが特徴です。

## 17 扁額

主要なトンネルに掲げられた伊藤博文や黒田清隆の扁額は、鉄道建設が国策の中心だった証。実物は長浜鉄道スクエアに展示されています。



柳ヶ瀬トンネル「萬世永頌」  
ばんせいせいらい



葉原トンネル 敦賀側「興國成休」  
よこくにんせきゅう



葉原トンネル 今庄側「永世無窮」  
えいせいむきゅう



山中トンネル 敦賀側「功和干時」  
こうわかんじ



山中トンネル 今庄側「徳垂後裔」  
とくすいごい



### 各エリアまでの所要時間

車	大阪	約100分	長浜IC	約30分	敦賀IC	約20分	今庄IC	約80分	金沢
	名古屋	約60分							
鉄道	大阪	約100分	長浜駅	約30分	敦賀駅	約15分	今庄駅	約90分	金沢
	名古屋	約80分							





鉄道遺産を歩く。



峠越えのためにすべての列車が止まり、鉄道の町としてにぎわった今庄駅。駅構内の遺構や食文化に当時の面影が残ります。



全国に知れわたった今庄そば

昭和初期に今庄駅のホームに作られた立ち食いの「今庄そば」は、北陸路の憩いの味に。



今庄駅給水塔・給炭台

蒸気機関車が活躍した時代の設備が現存

今庄駅構内には蒸気機関車の石炭や水の補給に使われた給水塔と給炭台が残り、現代の鉄道との時代を越えたコントラストが見られます。



山中ロックシェッドの上部には、信号所の退避線路を守るための構造物も残っています。

国登録有形文化財 山中ロックシェッド

日本最初期のプレストレストコンクリート造構造物

昭和28年(1953)築。線路を落石や土砂から守るための構造物で、力学的特性を反映した柱の連なる姿が美しい。



行き止まりトンネル(山中トンネル横)

国登録有形文化財 山中トンネル

急峻な峠を越える鉄道技術の跡が残る

敦賀ー今庄間最長のトンネル。今庄側では急勾配の路線を乗り越えるためのスイッチバック跡が見られます。

車両を多くつないで輸送量を増やすためにトンネルを掘って既存のスイッチバックを延伸したもの。折り返すだけのトンネルであるため、行き止まりになっています。

当時の鉄道の限界に挑戦した峠越えの道をゆく。

敦賀と今庄の間は山地が続く峠越えの難所。鉄道建設から蒸気機関車の運転まで、当時の最高水準の技術を注ぎ込んだ旧北陸線のさまざまな鉄道遺産を巡りながら、在りし日の姿を思いを馳せてみたい。

宿場町を歩く。

宿場町の風情が今なお残る古きまちなみ。

江戸時代に越前屈指の宿場町として栄えた今庄宿の全長約1kmに渡るまちなみは、当時と町割りや道幅がほぼ変わっていない。今もいたるところで、昔のにぎわいを伝える建物や文化に出会うことができる。



酒蔵巡りを楽しむ(白山酒造)

国登録有形文化財 昭和会館

役場や公民館にもなった築90年超のレトロ建築。

昭和5年(1930)に地元の実業家・田中和吉氏が脇本陣跡に建設。当時としては珍しい鉄筋コンクリート3階建て建築です。



全長約1km今も生き続けている宿場町

宿場の入口は、急な敵の侵入を防ぐため、遠くを見通せないように道が屈曲しています。

宿場町の食

旅人の元気の源 今庄つるし柿

全国でも珍しい燻製した干し柿で、北国街道を往来する人の常備食として重宝されました。



旅人が伝えた郷土の味 茶飯

今庄の行事に欠かせない料理で、旅人が伝えた「奈良茶飯」が由来だといわれています。



町指定史跡 文政の道しるべ

北国街道を行き交う旅人を案内する石柱。

文政13年(1830)に建てられたもので、「右京 つるが 王可佐道 左京 いせ 江戸道」と刻まれています。

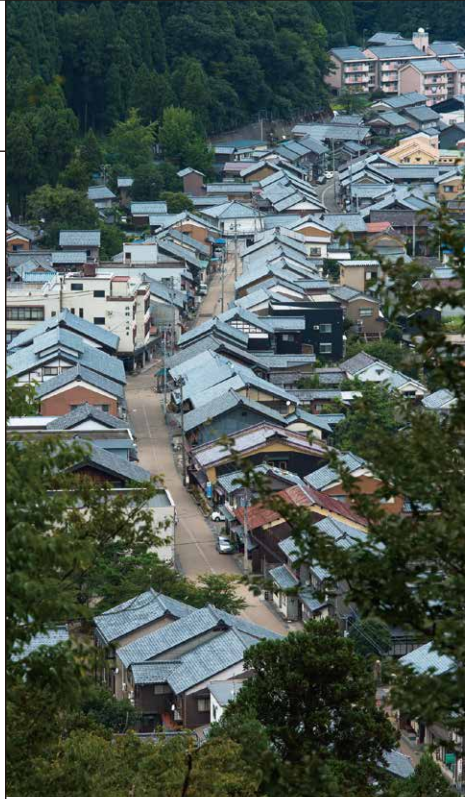


県指定有形文化財 京藤甚五郎家

水戸天狗党の刀傷が残る大型の町家建築。

今庄宿有数の旧家の屋敷で、幕末には水戸天狗党が滞在。屋根に上がる卯建から財力の高さがうかがえます。





今庄宿



峠越えの道がすべて集まる今庄  
越前屈指の宿場町として繁栄。

今庄は古くから北陸と京、江戸を結ぶ陸路の玄関口であり、江戸時代には交通の要衝として宿場町が整備されました。当時の面影を色濃く残すまちなみには、防御に配慮したまちの造りや中心地に置かれた本陣や脇本陣、旅籠など、繁栄を物語る遺産が数多く残されています。

羽根曾踊り



福井県指定無形民俗文化財の「羽根曾踊り」。武士や僧侶、町人など、さまざまな仮装で踊る姿が、旅人も一緒に楽しく踊り明かした情景を伝えています。



今庄まちなみ情報館

まちの歴史と文化に触れる  
今庄を旅する出発点。

宿場町と鉄道基地として栄えた今庄の歴史を分かりやすく紹介。昭和30年代の今庄駅の賑わいを復元した1/45スケールの鉄道模型や今庄宿のエピソードを表現した人形ジオラマ、当時の映像など、見ごたえのある展示で魅力を発信しています。

- ① 南条郡南越前町今庄74-3-1(今庄駅内)
- ② 9:00~16:00
- ③ 年末年始
- ④ 0778-45-0074



# 南越前を歩く。

北国街道の宿場町から  
鉄道基地へ。

このまちには、いにしへの旅人たちが見た風景が残っている。江戸時代には越前屈指の宿場町明治に入ってから峠越えの鉄道基地として栄えた今庄。まちを歩きながら、旅を通じて人や文化をつないできた歴史をたどってみよう。



まちなかを歩く。

港町の繁栄の軌跡を巡るまち歩き。

敦賀は港とまちの中心部の距離が近く、徒歩やシェアサイクルでぐるりと周遊して見るのもおすすめ。迫力ある建築物や独自の食文化から、敦賀の繁栄の歴史を楽しんでみよう。

まち歩きに便利なつるがシェアサイクル



赤い電動アシスト自転車が目印。市内に設置されたサイクルポートのどこからでも借りて、返すことができます。



博物館通り



敦賀市指定文化財  
小刀根トンネル

現存する日本最古の鉄道トンネル。

明治14年(1881)の完成当時の姿がそのまま現存。明治初期の規格で作られたため、総高6.2m、全幅16.7mと小さいのが特徴です。日本で最も量産された蒸気機関車D51はこのトンネルに合わせて作られたといわれています。

旧北陸線トンネル群はP.9-10MAPページへ



鉄道遺産を歩く。



明治15年の鉄道開業から敦賀駅と港を結び、旅客や貨物運ぶ列車を走らせた旧敦賀港駅の線路跡。

海を越えて世界とつながった鉄道の軌跡。

敦賀に残る鉄道遺産は黎明期のものが多く、いかに重要な路線だったかが分かる。物資輸送が北前船から鉄道に代わっても敦賀が要衝であり続け、世界とつながった理由を、遺産を訪ねながら感じ取ってほしい。

敦賀の食



敦賀ヨーロッパ軒のスカロップ

トンカツにデミグラスソースをかけた敦賀ヨーロッパ軒だけの品。料理の由来は謎ですが、ハイカラな感じが何とも港町らしい。

北前船交易の産物 おぼろ昆布

敦賀は北前船で北海道から運ばれた昆布を加工して関西へ出荷しており、代表的な加工のひとつがこのおぼろ昆布でした。



国指定重要文化財

旧大和田銀行本店本館

港町・敦賀の歴史を象徴する近代建築。

敦賀近代化の父である北前船主・大和田庄七が昭和2年に建設。現在は市立博物館としてさまざまな展示が行われています。

- ㊤ 敦賀市相生町7-8
- ㊦ 10:00~17:00
- ㊧ 月曜日(祝日の場合は翌日)、年末年始
- ㊨ 0770-25-7033



氣比神宮

日本三大木造大鳥居を構える北陸道の総鎮守。

壮麗な大鳥居は春日大社、厳島神社と並ぶ日本三大木造大鳥居のひとつ。境内には「長命水」などのパワースポットもあり。

- ㊤ 敦賀市曙町11-68
- ㊦ 5:00~17:00
- ㊧ (10月~3月は6:00開門)
- ㊨ 0770-22-0794



敦賀市指定文化財

旧敦賀港駅ランプ小屋

現存する最古の鉄道建築のひとつ。

列車の灯火に使うカンテラの燃料を保管した倉庫で、庫内ではランプや燃料の保管の様子が再現展示されています。

- ㊤ 敦賀市金ヶ崎町1-19
- ㊦ 9:00~17:00
- ㊧ 年末年始



敦賀鉄道資料館(旧敦賀港駅舎)

とんがり屋根の建物内は敦賀の鉄道資料が満載。

日本とヨーロッパをつなぐ欧亜国際連絡列車の発着駅を再現。館内では敦賀の鉄道に関する資料などが見られます。

- ㊤ 敦賀市港町1-25
- ㊦ 9:00~17:00
- ㊧ 水曜日(祝日の場合は翌平日)、年末年始
- ㊨ 0770-21-0056



眼鏡橋

敦賀のまちなかに眠る明治初期の鉄道橋跡。

明治14年(1881)、列車が水路を渡るために建設。当時の線路があった位置や鉄道建築の技術を知ることができます。

- ㊤ 敦賀市鉄輪町2丁目

鯛鮓



敦賀湾近海で獲れる小鯛の押し寿司で、敦賀駅で蒸気機関車の捕機のつけ外しの待ち時間に販売されました。

当時の駅弁を食べる



# 敦賀

を歩く。

海外への  
玄関口として  
開かれた港町。

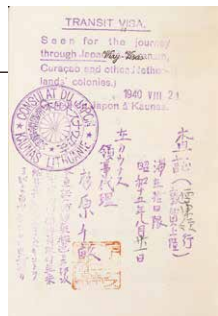
古来は大陸との玄関口や日本海の海上交通の拠点として、明治以降は国際港湾都市としてにぎわった敦賀。日本海側で最初に鉄道が通ったまちでもあり、物資輸送の重要路線として活躍した姿が港町情緒から浮かび上がる。



天筒山展望台からの敦賀港の景観

山頂展望台の西側は敦賀港や敦賀半島、気比の松原、東側は中池見湿地を一望。見晴らしがよいのに標高171.3mと小山なので、お散歩感覚で気軽に登ることができます。

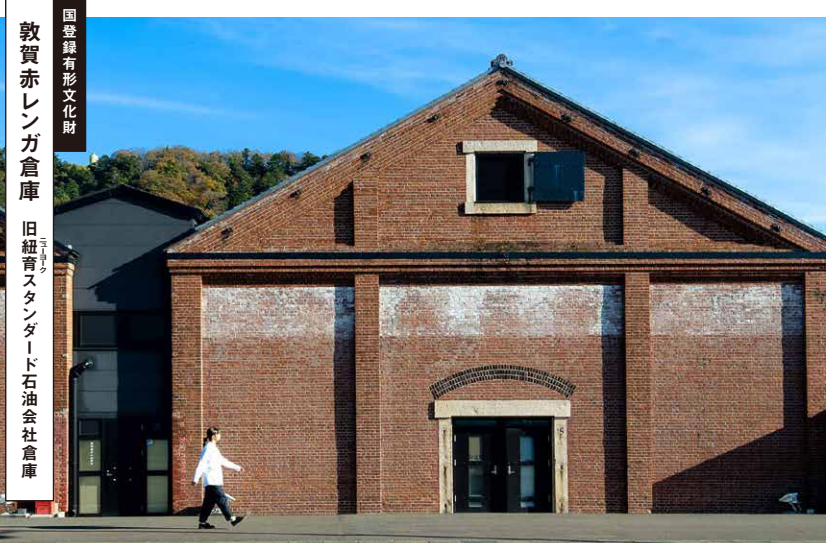
## 人道の港 敦賀ムゼウム



「命のビザ」を持ったユダヤ難民が上陸した日本で唯一の港

敦賀港が「人道の港」と呼ばれるようになったのは、1920年代のポーランド孤児の受け入れと1940年代に杉原千畝が発給した「命のビザ」で救われたユダヤ難民が敦賀に上陸した際のエピソードなどが展示されています。

- ④ 敦賀市金ヶ崎町23-1
- ⑤ 9:00～17:00
- ⑥ 水曜日(祝日の場合は翌日)、年末年始
- ⑦ 0770-37-1035

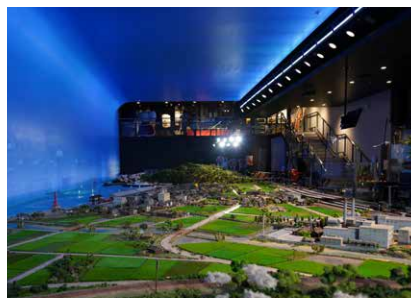


国登録有形文化財  
敦賀赤レンガ倉庫 旧紐育スタンダード石油会社倉庫

ノスタルジックな風情が漂うレンガ造りの倉庫。

敦賀港がヨーロッパにつながる国際港として繁栄した象徴で、明治38年(1905)に石油倉庫として建設されました。倉庫内ではレストランや昭和の敦賀のまちなみを再現したジオラマなどが楽しめます。

- ④ 敦賀市金ヶ崎町4-1
- ⑤ 9:30～17:30(ジオラマ館)
- ⑥ 水曜日(祝日の場合は翌日)、年末年始
- ⑦ 0770-47-6612



明治後期から昭和初期にかけての敦賀のまちなみを再現したジオラマ館





# 宿場町 木之本 を歩く。



## 本陣薬局

日本初の薬剤師が誕生した店  
木之本宿の本陣を務めた竹内家の22代当主は、日本で第1号の薬剤師。旧本店には今も古い薬の看板が残されています。



地蔵院の  
門前町として  
栄えた宿場町。

北国脇往還と北国街道が交わり、旅人や木之本地蔵院の参拝客でにぎわった木之本宿。古い商家が並ぶまちなみは、初めて訪れたのどこか懐かしい。



木之本は古くから酒や醤油などの醸造業がさかんで、発酵食品も豊富。なか本屋さんで麹漬(冬季限定)も買えたりします。

## 発酵文化と木之本



## サラダパン

意外な組み合わせに食べてびっくり!

木之本のご当地グルメとして名高いサラダパン。その中身はマヨネーズで和えたたくわん漬け! お土産にもぴったり。



## 木之本地蔵院

目の仏様として知られる日本三大地蔵のひとつ。

6mの大きな地蔵像が、たくさんの身代わり蛙とともに参拝者をお出迎え。毎年8月の大縁日は多くの人でにぎわいます。

- ④ 長浜市木之本町木之本944
- ⑤ 8:00~17:00
- ⑥ 無休
- ⑦ 0749-82-2106



## 江北図書館

滋賀県でもっとも古い私立図書館。

100年以上の歴史を持つ県内最古の図書館で、地方の青少年に勉学の機会を与える志を絶やさず運営を続けています。

- ④ 長浜市木之本町木之本1362
- ⑤ 10:00~16:00
- ⑥ 第2・第4・第5日曜日は14:00まで
- ⑦ 月曜日、第1・第3日曜日、及び祝日
- ⑧ 0749-82-4867



●長浜城  
歴史博物館  
(豊公園内)

●長浜鉄道スクエア

●慶雲館

●大通寺

●ながはま御坊表参道

●黒壁ガラス館

●大手門通り

●長浜旧開智学校

●北国街道

●明治ステーション通り

舟板塀、ガス灯を模した街路灯があり、鉄道のまちとして栄えた明治の長浜の面影を色濃く残す通り。

まちなかを歩く。

町衆が生んだ  
長浜の文化を  
まちから感じて。

長浜は豪商を中心とした町衆がまちを盛り立て、郷土の文化を生み出してきたまち。明治時代には進取の気性を活かして、新しい文化を積極的に取り入れた町衆の心意気が、レトロモダンなまちなみから伝わってくる。



●大手門通り

## 長浜の食

### 定番の郷土料理 焼き鯖そうめん



焼鯖を甘辛く炊き、その煮汁でそうめんを煮た郷土料理。長浜曳山まつりの客人をもてなすハレの日の品でもあります。



●国指定重要文化財

## 大通寺

長浜のまちを見守る「御坊さん」。

真宗大谷派(東本願寺)の別院で、伏見桃山城の遺構と伝わる本堂や大広間をはじめ、多くの文化財が見学できます。

- ④ 長浜市元浜町32-9
- ⑤ 10:00~16:00
- ⑥ 年末年始
- ⑦ 0749-62-0054



●国登録有形文化財

## 黒壁ガラス館

黒壁スクエアのシンボリック建築。

黒漆喰塗りの木造洋館を利用したガラスショップ。明治33年(1900)に旧第百三十銀行長浜支店として建築されました。

- ④ 長浜市元浜町12-38
- ⑤ 10:00~18:00
- ⑥ 無休
- ⑦ 0749-65-2330



●ユネスコ無形文化遺産

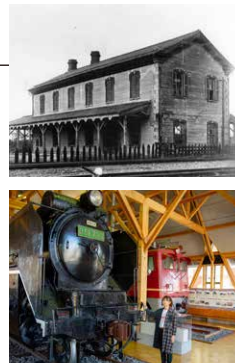
## 曳山博物館

動く美術館と呼ばれる曳山。

秀吉公の長男誕生を祝い始めた長浜曳山まつり。館内では豪華な実物の曳山を2基、常時公開しています。

- ④ 長浜市元浜町14-8
- ⑤ 9:00~17:00
- ⑥ 年末年始
- ⑦ 0749-65-3300





滋賀県指定文化財  
旧長浜駅舎 長浜鉄道スクエア

#### 現存する最古の駅舎

明治15年(1882)に建てられた鹿鳴館調の石灰コンクリート造り西洋館で、人々は「長浜ステーション」とハイカラな呼び方をしました。施設内には当時の雰囲気味わえる駅長室や待合室などが見られます。

- ⑤ 長浜市北船町1-41
- ⑥ 9:30~17:00
- ⑦ 年末年始
- ⑧ 0749-63-4091



国指定名勝  
慶雲館

#### 美しい庭園が広がる長浜の迎賓館

長浜の実業家・浅見又蔵が明治天皇の行在所として建てた、寄棟造の書院風建築。名匠・7代目小川治兵衛が作庭した日本庭園の散策も楽しみのひとつ。1月~3月には早春の風物詩「長浜盆梅展」が開催されます。

- ⑤ 長浜市港町2-5
- ⑥ 9:30~17:30
- ⑦ 盆梅展準備期間は閉館(12月)
- ⑧ 0749-62-0740



## 琵琶湖と長浜

#### 水運とともに発展した長浜の歴史

琵琶湖は古来より北国からの物資を京都、大坂に運ぶ、重要な交通の要衝でした。長浜は豊臣秀吉によって港が整備されたことで繁栄。豪商や町衆の力で独自の文化を築き、明治時代には鉄道連絡船を擁するターミナルとしてさらに発展しました。



旧長浜港の様子(明治45年)



# 長浜を歩く。

水運を通じて  
人・もの・文化が  
行き交うまちに。

琵琶湖の湖上交通と鉄道が結びつき、東西の交通や物流をつなぐターミナルになった長浜。陸蒸気と呼ばれた蒸気機関車や鉄道連絡船、近代的な建物が次々に登場し、多くの人でにぎわった時代の記憶が、まちの中に息づいている。