

鉄道と港のまち

敦賀

TSURUGA



大正時代の敦賀港と金ヶ崎駅
(現在の金ヶ崎緑地周辺)

鉄道と港のまち・敦賀

敦賀は古くから港が発達したまちでした。古代は大陸との貿易で栄え、戦国時代には、敦賀城主・大谷吉継が、敦賀が琵琶湖を通じ都へ通じているという地の利に着目し、敦賀を東北地方から都へ運ばれてくる物資を集める湊まちへと作り変えたことで、日本海側の交通の要衝となっていました。

江戸時代に入ると、敦賀は船が運んできた物資や裕福な商人が溢れかえる華やかなまちとして栄え、「北国の都」と称されました。そして登場した北前船では、一獲千金を夢見る商人たちによって、北海道-敦賀間の往復ルートが確立されました。そのため敦賀には、ニシンや昆布などの北海道からの産物が大量に保存され、海沿いにはそれらを保存するための蔵が何十にも連なって建っているほどでした。

明治に入り、日本の早急な近代化を目指した政府は、明治2年(1869)、日本初の鉄道敷設計画を決定します。定められた三つの区間のうち、1つが敦賀-琵琶湖間でした。日本海側と太平洋側を結ぶため、政府がいかに敦賀を日本海側の物流の重要拠点とみなしていたかが分かります。

明治15年(1882)、日本海側で初めての鉄道が敦賀に通りました。ただ、敦賀は険しい山間部に取り囲まれていたため、当時の技術では、敷設工事だけでなく、その後の運行にも大きな困難が伴いました。トンネルの難工事や、「鉄道設計の限界」と言われた急勾配の連続。日本一の鉄道難所と呼ばれた、魔のトンネル群や豪雪地帯。当時の人々は、まさに命がけで、近代化へと向かう日本の物流の大動脈を支えてきたのです。

そして、国内港から国際港へと舵を切った敦賀に、明治45年(1912)、東京からヨーロッパまでひと綴りの切符で渡航できる直通列車「欧亜国際連絡列車」が開業。東京から鉄道で敦賀まで、敦賀から船に乗り換えロシア・ウラジオストクまで、そしてロシアからシベリア鉄道でヨーロッパまで。これは日本からヨーロッパへの当時の最短ルートでした。

この当時、敦賀で人力車丁場を営んでいた熊谷氏は、人力車に乗る外国人客が「どこかに良いホテルはないか?」と聞くことに目を付け、ホテル経営に乗り出します。建設された「熊谷ホテル」は、当時には珍しい洋式便器も備え付けられており、洋館も併設した和洋折衷な建物でした。



金ヶ崎棧橋と税関

このように国内外の多くの渡航客でにぎわう敦賀は、「東洋の波止場」とうたわれたものでした。

また、今も県内外から多くの方が訪れる「敦賀ヨーロッパ軒」はソースカツ丼が有名ですが、「スカロップ」「ジクセリ」という耳慣れない洋食メニューがあります。本店前にはロシア語の看板が掲げられており、欧亜国際連絡列車が築いた国際都市・敦賀の痕跡を今でも感じることができます。

また、欧亜国際連絡列車は、外国の人々の命を救う役割も果たしました。このルートを使って、1920年代にはポーランド孤児、1940年代には杉原千畝氏が発給した「命のビザ」を携えたユダヤ難民が敦賀に上陸しました。市民はそれらの方々を温かく迎え入れたと言われており、ご本人やご親族、関係諸国と敦賀市の交流は今も続いています。敦賀の港は「人道の港」でもあるのです。

このように、敦賀の鉄道と港は、人や文化、経済だけでなく、海を越えた命と平和の架け橋にもなりました。市内には、貴重な歴史やエピソードを感じられる遺産や資料が数多く残っており、当時のストーリーを今に伝える役割を果たしています。これらストーリーはそれぞれ、「荒波を越えた男たちの夢が紡いだ異空間 ~北前船寄港地・船主集落~」、「海を越えた鉄道 ~世界へつながる鉄道のキセキ~」として、日本遺産に認定されています。



帆走する北前船(井田家所蔵古写真・福井県立若狭歴史博物館提供)

つるが鉄道と港のあゆみ

年	事柄
寛文12年(1672)	西廻り航路の整備
18世紀初め	ニシンを煮て魚油を絞った残り粕を肥料にする技術が誕生
18世紀中頃	近江商人から独立した北前船の出現
寛文11年(1799)	東蝦夷地の産物を江戸へ運ぶ商人の出現(北前船の多様化)
享和2年(1802)	敦賀湊に日本海最古の石積み灯台である「洲崎の高燈籠」建設
文化13年(1816)	「疋田舟川」の整備
明治維新後(1868~)	複数の帆を装着するなど船の改良が進歩(北前船の最盛期)
明治2年(1869)	明治政府、鉄道敷設を決定
4年(1871)	敦賀-長浜間の測量を開始
12年(1879)	敦賀-米原間の鉄道敷設が決定
13年(1880)	敦賀-長浜間着工
15年(1882)	敦賀-長浜間鉄道開業
17年(1884)	柳ヶ瀬トンネル完成 敦賀-長浜間全線開通
20年代(1887~1897)	電信の普及、価格情報の価値低下(北前船の利益減少)
24年(1891)	汽船が普及
25年(1892)	敦賀-富山間、鉄道建設着工 廻船問屋・2代目大和田荘七が大和田銀行を創業
29年(1896)	北陸線敦賀-福井間開業 敦賀港、開港外貿易港に指定 敦賀港、特別輸出港に指定
明治30年代(1897~1907)	日露戦争により北前船の歴史に終止符
32年(1899)	敦賀港、開港場(外国貿易港)に指定
35年(1902)	敦賀-ウラジオストク定期航路開設
40年(1907)	敦賀港、横浜・神戸・関門とともに第1種重要港湾に指定
45年(1912)	新橋駅(東京)-金ヶ崎駅(敦賀)間に欧亜国際連絡列車運行
大正6年(1917)	小浜線、敦賀-十村間開業
8年(1919)	金ヶ崎駅が敦賀港駅に改称
11年(1922)	ポーランドの孤児たち、敦賀港に上陸 小浜線全線開通
12年(1923)	敦賀-ウラジオストク定期航路休止
昭和2年(1927)	欧亜国際連絡列車、再開
11年(1936)	敦賀機関区へ最新の蒸気機関車D51の1、2号機配置
15年(1940)	杉原千畝が発給したビザを持ったユダヤ難民、敦賀港に上陸(翌16年まで)
20年(1945)	敦賀空襲で二代目敦賀駅舎が消失
26年(1951)	北陸初の鉄筋コンクリートによる敦賀駅舎完成 敦賀港、重要港湾に指定
32年(1957)	敦賀-田村間、交流電化開通
37年(1962)	北陸トンネル完成、敦賀-福井間電化開通
44年(1969)	敦賀港駅にコンテナ基地開設
45年(1970)	大型フェリー「すずらん丸」の就航
平成15年(2003)	JR小浜線電化開業
18年(2006)	JR北陸本線、湖西線直流化
23年(2011)	敦賀港が「国際フェリー・国際RORO船」分野で日本海側拠点港に選定される 敦賀-長浜間鉄道開通130周年 敦賀-ウラジオストク定期航路開通110周年 欧亜国際連絡列車運行100周年
24年(2012)	旧北陸線トンネル群が国登録有形文化財に登録 北陸線(敦賀-福井間)開通120周年
28年(2016)	大型外国クルーズ客船「ダイヤモンド・プリンセス」初入港
29年(2017)	「荒波を越えた男たちの夢が紡いだ異空間~北前船寄港地・船主集落~」が日本遺産に認定
令和元年(2019)	敦賀港開港120周年
令和2年(2020)	「海を越えた鉄道~世界へつながる鉄道のキセキ~」が日本遺産に認定

敦賀-長浜間鉄道開通一三〇年
敦賀-ウラジオストク定期航路開設一一〇年
欧亜国際連絡列車運行一〇〇年
敦賀港開港一一〇年



荒波を越えた男たちの夢が紡いだ異空間 ～北前船寄港地・船主集落～

(平成29年4月28日認定、令和元年5月20日追加認定)

- 全国48自治体で構成
- 敦賀にある構成文化財数：10

日本遺産認定ストーリー

江戸時代、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であり、この航路を利用した商船は北前船と呼ばれました。北前船は、米をはじめとした物資の輸送から発展し、船主自身が寄港地で仕入れた多種多様な商品を、別の寄港地で販売する買い積み方式により利益をあげたことから「動く総合商社」と形容されています。日本海や瀬戸内海沿岸に残る数多くの寄港地・船主集落は、北前船の壮大な世界を今に伝えています。

◆ 山を仰ぐ港と山に抱かれる港

北前船が寄港する港にはどんな特徴があったのでしょうか。立地から見ると大きく二つに分けられます。

一つは、山を借景として大きな川の河口に位置する「山を仰ぐ」港です。日本海から仰ぐ名山は、古くから航海の目印となり、その近くに港を築いています。これらの港は江戸時代には、上方への年貢米の積出港となり、領内の穀倉地帯を流れる大河の河口に米倉、番所などが整備されました。名山を仰ぎ大河に抱かれる港が、日本海を経由して北日本と上方を結ぶ西廻り航路の基盤となり、各地へとつながりました。そこでは、夕日に輝く雄大な自然と港が一体化する名画のような景色や、山から見下ろす美しい港のパノラマに出会うことができます。

もう一つは、山と海の間のわずかな平坦地に位置する「山に抱かれる」港です。一度の航海で巨万の富が得られる北前船が頻繁に行き交うようになると、風待ち港も含め多くの寄港地が整備されました。砂丘の多い日本海沿岸では、山と海に挟まれたわずかな平坦地を利用し、コンパクトな港や集落を築いています。古い建物や荷揚場、船止めの杭など、北前船によりもたらされた、文化遺産が集約された町並を歩いて回ることができます。

◆ 一攫千金・のこぎり商いが育んだ港町

北前船での商いはなぜ、大きな利益が得られたのでしょうか。それは、当時の国内の地域間価格差によるためです。例えば、北海道で大量に獲れる鮭は、西日本では綿を栽培するための肥料として高く売れました。一方、西日本と北日本で衣類の生産技術の差から、西日本の古着が北日本では高価な商品となりました。上方に鮭を売って空になった船に古着を積み込み、北日本で売る、押して引いて木を切るのこぎりのように行きも帰りも商売をする北前船は「のこぎり商い」とも呼ばれました。

一航海千両、と言われた北前船が生み出す富は莫大であり、藩と連動して年貢の積み出しを行う大きな港のみならず、人口の少ないコンパクトな港や集落にも経済的繁栄をもたらしました。

北前船により発展した港には、廻船問屋や商家、蔵など、大規模な建物が残されています。町は、小路に沿って家が軒を連ね、小路はそのほとんどが海に向かう特徴的な町割りを見せています。船乗りに安らぎと解放を与えた花街や、日和を見た小高い山、航海の安全を祈った神社仏閣など、北前船がもたらした機能が整えられています。そこには、封建下にあって近隣の稲作を中心とした農村や、その基盤上にある城下には見られない、海上輸送という手段を手にした商人たちの築いた町があります。想像もできないほど高い塀や、敷地内に多くの土蔵を持つ豪壮な屋敷を見て、「こんな所になぜ、こんな大きなお屋敷が」と言った、驚きや発見に出会うことができます。

「日本遺産 (Japan Heritage)」とは

地域の歴史的的魅力や特色を通じて我が国の文化・伝統を語るストーリーを日本遺産として文化庁が認定するものです。ストーリーを語る上で欠かせない魅力溢れる有形や無形の様々な文化財群を、地域が主体となって総合的に整備・活用し、国内だけではなく海外へも戦略的に発信していくことにより、地域の活性化を図ることを目的としています。敦賀市では、北前船と鉄道に関するふたつの日本遺産の認定を受けています。

<日本遺産ポータルサイト>
https://japan-heritage.bunka.go.jp/ja/

◆ 「板子一枚下は地獄」に生きた男たちが運んだもの・残したもの

熟練の操船技術を持つ船乗りにとっても、嵐にあえば「板子一枚下は地獄」の恐怖にさらされます。商品を無事に運べば多額の利益を得られる北前船も沈んでしまえば一巻の終わり、全財産を失う船主もいました。危険と隣り合わせの航海は、安全を神仏の庇護に求め、寄港地の中心や小高い丘には神社や寺院があり、港と並行に寺院が建ち並ぶ町もあります。そこでは、航海の無事を祈願した船絵馬や船模型、中にはちょんまげを奉納した「鬻額」が奉納されています。また、境内には遠く離れた国名や問屋名が刻まれた玉垣、石灯笼、手水鉢などが寄進されています。船を安定させる底荷・バラストとして運ばれた石の中には、神社や参道の石段に利用され、雨に濡れると神秘的な輝きを見せる「笏谷石」があります。社寺には船主や問屋らが寄進した、良質な木材を使用し優美な彫刻を持つ社殿や堂宇も見られ、船乗りが神輿を寄進したことを起源とした祭り、京都から伝わったとされる祭りも行われています。

北前船の寄港地・船主集落にある格調の高い神社仏閣の多くは、北前船の船主、船乗りらの篤い信仰に支えられていたことが分かります。

◆ 北前船が帆を上げて現代に残した文物交流

北前船は生活必需品に加え、雛人形などの高級品、そして様々な文化を運んでいます。天候に左右される北前船の航海は、「風待ち」という文化により、出港までの間、料亭や茶屋などでの一時の出会いと別れと共に、そこで唄われる民謡など各地の芸能が船乗りたちによって伝わっていきました。代表的なのが、「おけさ」や「あいや節」などと呼ばれる哀調を帯びた節回しを持つ民謡です。この民謡は熊本で生まれた「ハイヤ節」が船乗りの間で歌い継がれ、北前船により日本海沿岸の港町に広まり、各地に根付いた芸能として親しまれています。

和食を代表する「昆布だし」食文化も生まれました。北海道から京都や大阪に運ばれた物に昆布があります。この地で昆布は「昆布だし」に磨かれ、日本のだし文化として現代の和食の基本になっています。他には凍結に強い赤瓦が運ばれたことにより、北国の防災力が向上し、綿の肥料となる鮭や古着が行き交うことにより、衣服の質が格段に良くなりました。北前船は日本人の衣・食・住の生活環境向上に大きな役割を果たしたのです。

歴史の魅力を持つ町は数多くありますが、北前船の寄港地・船主集落は、立地や町のつくり、祭り・芸能や神社仏閣の雰囲気など、他の「歴史の息づく町」とはかなり違う趣を感じることができます。そこは、日本海の荒波を越え、人・物・文化を運んだ多くの男たちの夢が紡いだ歴史情緒に出会える異空間なのです。

敦賀市にある構成文化財

にしんぐら 鮭蔵 [市指定文化財]



江戸時代に蝦夷地から北前船で搬送された鮭を貯蔵したとされる大型土蔵です。かつて敦賀港に所在した荷蔵16棟のうちの1棟で、昭和29年(1954)に現在の場所に移築されました。幕末に水戸天狗党の浪士が収容された歴史があり、現在は「水戸烈士記念館」として活用されています。※令和3年度中に解体調査予定

- (Information)
 北陸自動車道・敦賀ICより約13分
 ① JR敦賀駅よりコミュニティバス「常宮線」「松原線」で約10分「松原公園口」停留所下車
 ② JR敦賀駅よりぐるっと敦賀周遊バス「観光ルート」で約17分「松原神社」停留所下車
 ③ JR敦賀駅より福井鉄道バス「若狭線」で約10分「松原公園口」停留所下車
 敦賀市松島町

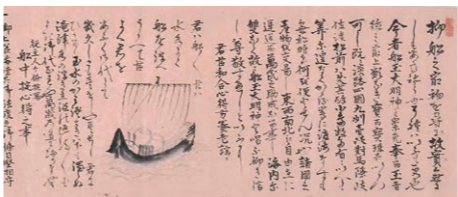
ひきた ふながわ 疋田舟川



北前船で搬送された荷物を、琵琶湖水運を活用して輸送するために文化12年(1815)に整備された運河の遺構です。
 (Information)
 北陸自動車道・敦賀ICより約10分
 敦賀市疋田

せんりゅうおきてこう えしよ 船中掟心得書 [市指定文化財]

敦賀の北前船主・立石吉兵衛が書き記した、船頭や水主の順守すべき掟、船の守り神である船玉明神を崇敬することなどが記されています。



昆布の手すき加工技術

北前船を通じて敦賀には北海道から昆布を中心とした多くの品が荷揚げされ、上方(大阪)へ運ばれました。昆布の一大集荷地となった敦賀には多くの手すきおぼろ昆布職人が良質な昆布を求めて集うようになり、おぼろ昆布の一大産地となっていきました。敦賀の手すきおぼろ昆布は全国シェアの80%以上を占めています。

すゞき なかとうろう 洲崎の高燈籠 [県史跡]



敦賀湊の出入りする北前船の目印として、享和2年(1802)に回漕業を営んでいた庄山清兵衛によって建てられた日本海側最古の石積み灯台です。

- (Information)
 北陸自動車道・敦賀ICより約10分
 JR敦賀駅よりぐるっと敦賀周遊バス「観光ルート」で約21分「お魚通り」停留所下車徒歩3分
 敦賀市川崎町2-8

船絵馬群 (八幡神社 北前船図絵馬ほか) [市指定文化財]

北前船主や船頭が航海の安全を祈って市内各所の神社に奉納した絵馬です。



へんがく 氣比神宮大鳥居扁額

北前船主として財をなした加賀瀬越の大家七平が奉納しました。

- (Information)
 氣比神宮
 北陸自動車道・敦賀ICより車で約10分
 ① JR敦賀駅よりコミュニティバス「東浦線」「常宮線」「金山線」「松原線」「山・公文名線」で約5分「氣比神宮前」停留所下車
 ② JR敦賀駅よりぐるっと敦賀周遊バス「観光ルート」で約3分「氣比神宮」停留所下車
 ③ JR敦賀駅より福井鉄道バス「浜浜線」「若狭線」で約4分「氣比神宮前」停留所下車
 JR敦賀駅より徒歩約15分
 敦賀市曙町11-68 ☎0770-22-0794

番外編

右近家住宅

(現 北前船主の館 右近家) (福井県南越前町)
 日本海五大船主の一つである北前船主・右近権左衛門家の邸宅。豪勢な家屋の中には繊細な造作が随所にちりばめられていて、右近家の繁栄ぶりを垣間見ることができます。現在は、北前船の資料館として一般公開されています。

- (Information)
 北陸自動車道・敦賀ICまたは武生ICより約40分
 JR武生駅より福井鉄道バス「王子保・河野海岸線」で約40分「河野住民センター前」停留所下車
 営/9:00~16:00
 料/大人500円(団体450円)、小人300円(団体270円)
 休/水曜日、年末年始
 福井県南条郡南越前町河野2-15 ☎0778-48-2196

旧大和田銀行本店社屋 (現 みなとつるが山車会館別館)



北前船で財をなした廻船問屋・大和田莊七が明治25年(1892)に創業した大和田銀行の本店社屋です。現在はみなとつるが山車会館の別館として活用されています。

- (Information)
 ◎みなとつるが山車会館
 北陸自動車道・敦賀ICより車で約10分
 ① JR敦賀駅よりコミュニティバス「松原線」で約11分「山車会館」停留所下車
 ② JR敦賀駅よりぐるっと敦賀周遊バス「観光ルート」で約5分「博物館通り」停留所下車
 営/10:00~17:00
 料/一般300円(団体250円)、高校生以下無料
 休/月曜日(祝日の場合は開館、翌日休)、祝日の翌日
 年末年始
 ※臨時開館・臨時休館および無料開館日あり
 敦賀市相生町7-6 ☎0770-21-5570

常宮神社奉納物

越前河野浦の右近権左衛門をはじめとする多くの北前船主が航海の安全を祈って奉納した石灯笼や手水鉢があります。

- (Information)
 ◎常宮神社
 北陸自動車道・敦賀ICより車で約22分
 ② 舞鶴若狭自動車道・敦賀南SICより車で約25分
 ① JR敦賀駅よりコミュニティバス「常宮線」で約22分「常宮」停留所下車
 敦賀市常宮13-11 ☎0770-26-1040

氣比神宮祭礼の山車 [市指定文化財]



北前船主をはじめとする敦賀の有力町衆が、氣比神宮の祭礼の際に曳き出した山車。江戸時代には数十基もの山車が曳き出されたという記録もあり、敦賀湊の繁栄ぶりを伝えています。現在は、毎年9月4日の氣比神宮例大祭で6基の山車の巡行を見ることができ、まつり期間外も「みなとつるが山車会館」で見学が可能です。





海を越えた鉄道

～世界へつながる鉄道のキセキ～

(令和2年6月19日認定)

- 敦賀市、南越前町、滋賀県長浜市の3市町で構成
- 敦賀にある構成文化財数：22

日本遺産認定ストーリー（一部抜粋）

明治17年（1884）に長浜と敦賀が鉄道でつながって130年以上経つ。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・大阪へ運ばれていたが、その道は峠を越えなければならず、800年も前の平清盛の時代から運河建設計画が浮かんでは消え、実現することはなかった。そんな積年の夢が動き出したのは、明治2年のこと。明治政府は、日本海と太平洋をつなぐプロジェクトとして、琵琶湖-敦賀間の鉄道敷設を決定したのだ。鉄道に将来の有効性を確信した長浜の商人達は、いち早く駅の誘致に動いた。その甲斐あって、政府は長浜を琵琶湖側の拠点と定め、長浜-敦賀間の工事に着手した。

長浜市と敦賀市にまたがる柳ヶ瀬トンネルは、今も道路トンネルとして現役である。1車線通行でゆるやかにカーブしている内部は、迫りくる壁面に圧倒される。これこそが日本人の技師、工夫らにより4年の歳月をかけて完成したトンネルである。この工事の成功は、我が国の鉄道建設技術の飛躍と自信につながる金字塔となったばかりでなく、峠をトンネルで貫くことで、日本海と太平洋の最短ルートが確立されたのである。

その後、敦賀-今庄間の工事は、急峻な山地で30kmの間に12のトンネルを掘る必要に迫られた。積み上げるレンガや石は全て手積みであり、掘削工事中の洪水や土砂崩れの影響により、工夫は復旧工事のための資材を現場まで背負って運んだ。硬い岩質に阻まれながらも、技師、工夫らのたゆまぬ命懸けの努力によって3年後に完成した。しかし、柳ヶ瀬-敦賀-今庄間は、当時の機関車では登坂能力の限界となる急勾配で、輸送量が増加していくと、より牽引力が強い機関車が求められた。そこで登場したのがD51形蒸気機関車である。日本で最も量産された同機は、途中の小刀根トンネルのサイズに合わせて設計されている。小刀根トンネルは、現存する日本最古のトンネルであり、レンガ積みの壁面など当時の技術を間近で見ることができる。こうしたトンネルが続く区間を機関士達は、サウナのような状態の中でひたすら石炭をくべ続け、煙やすずで鼻の中まで真っ黒になりながら、急勾配の下りでは脱線しないようにと、一瞬の気の緩みも許されない卓越した運転技術で難所を越えていった。

これらのトンネルは廃線となった今も道路として使われているが、現在の基準からすると狭く感じる。しかし、それは130年前の鉄道トンネルを今も使用しているが故である。トンネル群を歩いて巡るウォーキング大会の参加者は、今もなお残る黒煙のすすを目にしながらい運行当時の様子を体感する。旧北陸線のトンネル群は、鉄道から自動車へ移動手段が変わってもなお役割を果たし続けている現役の文化財なのである。

敦賀-今庄間では急勾配を多くの貨物を積んで越えるために、補機（列車を後ろから押すもう1台の蒸気機関車）を連結する必要があり、敦賀駅、今庄駅では補機の付け外しのために全ての機関車が停車した。その作業時間を目当てに敦賀駅では「立ち売り」で「鯛鮓」が販売され、今でも駅弁やお土産に人気の定番商品となっている。

湾が深く周囲を山に囲まれた敦賀には、異国情緒あふれる施設が点在する。敦賀港は元々、北前船をはじめとする海上交易

ストーリー全文はこちら (日本遺産ポータルサイト)



の拠点として栄えていたが、北陸線が北へ延伸するにつれて、物流の主役は鉄道へと移っていった。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る。諸外国との貿易が盛んになり、輸入された石油の貯蔵庫として活躍した旧紐育スタンダード石油会社倉庫（敦賀赤レンガ倉庫）は、現在、鉄道ジオラマ館やカフェ、レストランとなって開放されており、当時国際都市であった敦賀市の歴史を伝えつつ、観光客の憩いの場として賑わっている。明治35年にシベリア鉄道が開通し、それに伴い敦賀-ウラジオストクの定期航路が開通されると、敦賀港は日本海側屈指の国際港としての地位を確立していった。そして明治45年には東京の新橋-金ヶ崎（敦賀港）間に、ウラジオストクを経由してヨーロッパまで1枚の切符で渡航できる直通列車「欧亚国際連絡列車」が開業した。第二次世界大戦中には、リトアニア領事代理であった杉原千畝が発給した「命のビザ」を持ったユダヤ人難民が続々と敦賀に上陸した。人々は銭湯を無料開放したり、りんごなどの果物を無償で提供したりと、難民を温かく迎えた。“The Town of Tsuruga looked like heaven. We will never forget Tsuruga.”-天国のように見えた敦賀の町。この地の人々の温かさは決して忘れない-彼らの感謝の言葉は現在も敦賀に残されている。この「命」と「平和」のストーリーを後世に伝えるため、敦賀港を望む場所に「人道の港 敦賀ムゼウム」という資料館が設立された。現在も、救済難民やその子孫らが、「命のビザ」の物語をたどってこの地を来訪するが、敦賀の人々は当時と同じように彼らを温かく迎え入れている。

全ては、日本海と琵琶湖を結ぶことから始まった。

鉄道が敷設されたことにより、この地域に物流の革命がもたらされ、それは海外航路とのつながりを促した。鉄道は国際列車として世界へと通じ、人、文化、経済の国際交流の架け橋となったのだ。

長浜市・敦賀市・南越前町の鉄道遺産は、姿や形を変えずに、人々の生活に必要な財産として生まれ変わり、地域に密着した文化財として生き続けている。今後これらの鉄道遺産は、北陸新幹線敦賀開業を契機に、国内外からの観光客を出迎える役目を担い、3市町の一体的かつ広域的な観光振興による地域活性化に貢献する。

この地を訪れ、その軌跡を追うとき、懐かしくも新しい旅の扉が開かれる。



D51形 蒸気機関車

敦賀市にある 構成文化財

旧北陸線トンネル群（以下は一部）

(Information) ◎旧北陸線トンネル群 🚗 北陸自動車道・敦賀ICより約25分 敦賀市刀根、敦賀市葉原～南越前町山中

柳ヶ瀬トンネル

長浜-敦賀間の県境にまたがるトンネル。明治17年（1884）の完成当時、国内最長の1,352mの規模を誇った鉄道トンネルです。日本人技術者のみで建設され、難工事のため完成までに4年の歳月を要しました。柳ヶ瀬トンネルの完成は鉄道敷設技術の大きな進歩となりました。



小刀根トンネル [市指定文化財]

明治14年（1881）竣工の現存する日本最古の鉄道トンネル。日本で最も量産されたD51形蒸気機関車（通称デゴイチ）はこのトンネルのサイズに合わせて作られたといわれています。



檜曲トンネル [国登録有形文化財]

明治26年（1893）竣工。内壁と入り口がすべてレンガ積みという特別な意匠が施されています。現在は歩道として活用されています。



曲谷トンネル～芦谷トンネル～伊良谷トンネル [国登録有形文化財]

* 3つのトンネルが連続している区間。トンネルの中から次のトンネルが見えます。



・曲谷トンネル

明治28年（1895）頃竣工。石やレンガの積み方が丁寧かつ習作的で、官給品の煉瓦が使われています。



・芦谷トンネル

明治27年（1894）竣工。官給の厳選された材料で作られています。



・伊良谷トンネル

明治28年（1895）竣工。檜曲・葉原・山中トンネルと同じ意匠に整えられています。

山中トンネル [国登録有形文化財]

明治29年（1896）竣工。旧北陸線（敦賀-今庄間）で最長となるトンネル（1,170m）。岩盤の堅さや漏水の影響を受けた難工事の末、3年かけて作られました。現在は生活道路として活用されています。



眼鏡橋

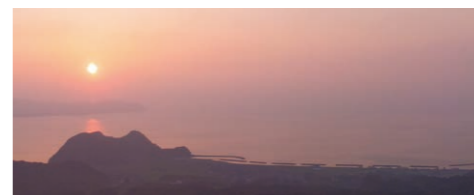
明治14年（1881）に完成した鉄道橋。市街地を流れる水路を列車が渡るために作られた橋で、当時の鉄道建築の技術を知ることのできる遺産です。

(Information)
🚶 JR敦賀駅より徒歩約10分
敦賀市鉄輪町



杉津の景観

敦賀-今庄間にあった杉津駅から見える景色は「北陸屈指の車窓風景」とアナウンスされたほどの景勝地で、かつて大正天皇がお召列車で通過する際にもその絶景に見惚れたといわれています。現在、杉津駅跡は北陸自動車道の杉津PAとなっており、当時から変わらぬ絶景は恋人の聖地としてたくさんの観光客が訪れるスポットとなっています。



(Information)
◎「夕日のアトリエ」杉津PA（下り）
🚗（高速道路）北陸自動車道・下り線杉津PA内
（一般道）北陸自動車道・敦賀ICより約25分、杉津PAぶらっとパークから徒歩約15分
🚌 JR敦賀駅よりコミュニティバス「東浦線」で約20分「杉津」停留所下車、徒歩約40分

番外編

旧長浜駅舎（現 長浜鉄道スクエア）（滋賀県長浜市）

現存する日本最古の駅舎。敦賀への基点駅として、また長浜-大津間の鉄道連絡船の接続駅として、明治15年（1882）に建築された2階建ての洋風駅舎で鉄道創業時の状況を今に伝えています。現在は鉄道資料館として公開されています。また、隣接する長浜鉄道文化館には長浜の鉄道史や琵琶湖水運に関する資料、北陸線電化記念館には北陸線で実際に使用されたD51形蒸気機関車とED70形交流電気機関車を展示しています。

(Information)
🚗 北陸自動車道・長浜ICより車で約15分 営業/9:30～17:00 (最終入館16:30) 🚶 JR長浜駅西口より徒歩約3分 料/大人300円、小中学生150円 ※20名以上は2割引
休/12月29日～1月3日
長浜市北船町1-41 ☎0749-63-4091



**敦賀市にある
構成文化財**

旧紐育スタンダード石油会社倉庫 (現 敦賀赤レンガ倉庫) [国登録有形文化財]

敦賀港が明治32年(1899)に国際港に指定され、アメリカからの石油の直輸入を開始した時に使われていた貯蔵庫です。現在は鉄道ジオラマやレストランに活用されています。



(Information)
 北陸自動車道・敦賀ICより車で約10分
 ① JR敦賀駅よりコミュニティバス「松原線」で約8分「金ヶ崎緑地」停留所下車
 ② JR敦賀駅よりぐるっと敦賀周遊バス「観光ルート」で約11分「赤レンガ倉庫前」停留所下車
 ③ JR敦賀駅より徒歩約30分
 営/ジオラマ館 9:30~17:30 (最終入館17:00)
 レストラン館 9:30~22:00 (店舗によって異なる)
 料/ジオラマ館 一般400円(団体320円)、小学生以下200円(団体160円)(3歳未満は無料)
 模型運転体験 1台につき1回当たり100円
 休/水曜日(祝日の場合はその翌日)、年末年始
 敦賀市金ヶ崎町4-1 ☎0770-47-6612

旧大和田銀行本店本館 (現 敦賀市立博物館) [国指定重要文化財]

敦賀港の国際港への転身に貢献した大和田荘七により建設されました。銀行でありながら市民に開かれたパブリック・スペースを持つという公共性を兼ね備えていました。北陸初のエレベーターやレストラン、迎賓室、集会場などを備え、当時の敦賀にとって先進的な建物だったことがうかがえます。



(Information)
 北陸自動車道・敦賀ICより車で約10分
 ① JR敦賀駅よりコミュニティバス「松原線」で約11分「山車会館」停留所下車
 ② JR敦賀駅よりぐるっと敦賀周遊バス「観光ルート」で約5分「博物館通り」停留所下車
 営/10:00~17:00
 料/一般300円(団体250円)、高校生以下無料
 休/月曜日(祝日の場合は開館、翌日休)、祝日の翌日、年末年始
 ※臨時開館・臨時休館および無料開館日あり
 敦賀市相生町7-8 ☎0770-25-7033

**鉄道と港
関連スポット**

人道の港 敦賀ムゼウム

1920年代にシベリアで救出されたポーランド孤児、1940年代にナチスドイツ等の迫害を免れ、杉原千畝の発給した“命のビザ”を携えたユダヤ難民が敦賀港に上陸したことに関連した資料の展示を行っています。館内には、ポーランド孤児、ユダヤ難民を迎え入れた「人道の港」の歴史を紹介するシアターや、アニメーションを利用した展示などを設けています。



(Information)
 北陸自動車道・敦賀ICより車で約10分
 ① JR敦賀駅よりコミュニティバス「松原線」で約8分「金ヶ崎緑地」停留所下車
 ② JR敦賀駅よりぐるっと敦賀周遊バス「観光ルート」で約10分「金ヶ崎緑地」停留所下車
 営/9:00~17:00 (最終入館16:30)
 料/一般500円(団体400円)、小学生以下300円(団体240円)(4歳未満は無料)
 休/水曜日(祝日の場合はその翌日)、年末年始
 敦賀市金ヶ崎町23-1 ☎0770-37-1035

人道の港 敦賀ムゼウムホームページ
<https://tsuruga-museum.jp/>



敦賀鉄道資料館 (旧敦賀港駅舎)

日本とヨーロッパをつなぐ欧亜国際連絡列車の発着駅としてかつて重要な位置を占めていた敦賀港駅舎を再現。敦賀の鉄道の歴史を模型や資料とともに紹介しています。



(Information)
 北陸自動車道・敦賀ICより車で約10分
 ① JR敦賀駅よりコミュニティバス「松原線」で約8分「金ヶ崎緑地」停留所下車
 ② JR敦賀駅よりぐるっと敦賀周遊バス「観光ルート」で約10分「金ヶ崎緑地」停留所下車
 営/9:00~17:00
 料/無料
 休/水曜日(水曜日が祝日の場合はその翌平日)、年末年始
 敦賀市港町1-25 ☎0770-21-0056

旧敦賀港駅 ランプ小屋 [市指定文化財]

列車の灯火に使用されるカンテラの燃料を保管していた油庫です。内部はランプや燃料の保管状況が再現展示されています。



(Information)
 北陸自動車道・敦賀ICより車で約10分
 ① JR敦賀駅よりコミュニティバス「松原線」で約6分「金崎宮口」停留所下車
 ② JR敦賀駅よりぐるっと敦賀周遊バス「観光ルート」で約8分「金崎宮」停留所下車
 営/9:00~17:00
 休/年末年始
 敦賀市金ヶ崎町1-19



モデルコース

**北前船と鉄道、
ふたつの日本遺産を
巡るコース**

[所要時間目安] 車で約4時間



START! JR敦賀駅

🚗 20min

旧北陸線トンネル群 (車ででの通り抜け)

P.6

- ▼ 葉原トンネル
- ▼ 鮎ヶ谷トンネル
- ▼ 曾路地谷トンネル
- ▼ 第一観音寺トンネル
- ▼ 第二観音寺トンネル
- ▼ 曲谷トンネル~芦谷トンネル~伊良谷トンネル



葉原トンネル

見どころ

◎ トンネル3本が連なっている区間

▼ 山中トンネル

見どころ

◎ 1km先の出口が見えるまっすぐで長いトンネル

古いトンネルの内部は見通しが悪いことが多いので、注意して走行してください。

🚗 60 min (山中トンネルまで)

🚗 40 min

北前船主の館 右近家見学

見学時間 60min

P.4

ガイドによる案内がオススメ

「河野北前船主通り案内の会」に事前申込・有料 ☎0778-48-2196

必見 高台にある西洋館(右近家の別荘)からは敦賀湾の美しい景色を眺めることができます。

🚗 40 min

氣比神宮大鳥居扁額

P.4

氣比神宮は、702年の建立と伝えられ、7柱のご神体をまつる北陸道の総鎮守。松尾芭蕉も「おくのほそ道」で訪れた由緒ある神社です。衣食住全般や海上交通の安全などのご利益で信仰を集めています。

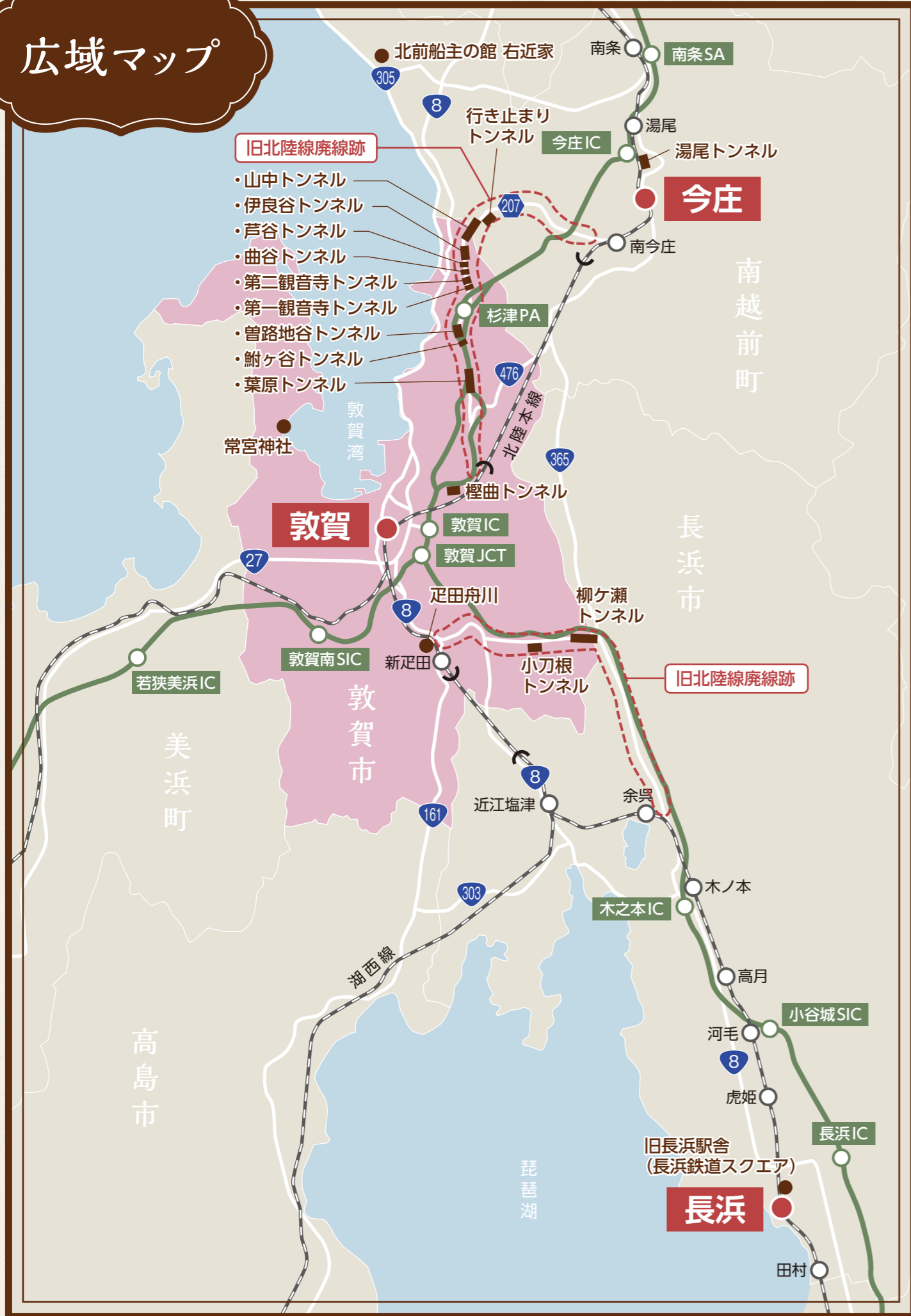
見どころ

国の重要文化財に指定されている正面の鳥居は、日本三大木造大鳥居のひとつ。

🚗 5 min

※コースの所要時間はあくまで目安です。

広域マップ



観光ボランティアガイドつるが

鉄道と港のまち敦賀の歴史と文化について、郷土の語り部たちが温かいおもてなしの心でご案内します。

◎申込方法

案内希望日の1週間前までに予約 (FAX・メール・郵送)

※ボランティアガイド申込用紙は敦賀観光協会HPからダウンロードしてください

<http://www.tsuruga.org/othercontents/guide.html>

◎料金

2時間毎1,000円 (ガイド交通費として) ほか

敦賀観光協会
ホームページ
はこちら▶



【申込・問い合わせ先】

(一社) 敦賀観光協会 TEL. 0770-22-8167 FAX. 0770-22-8197 E-mail. info@tsuruga.org

詳しくはこちら [観光ボランティアガイドつるが](#)

敦賀びー旅



観光敦賀キャンペーン隊が
敦賀の魅力を発信中

敦賀びー旅
Instagram
(@tsuruga_be_trip)
はこちら▶





◎ 敦賀へのアクセス

車

- 名古屋から約1時間30分 **名古屋IC** → **名神高速道路** → **米原JCT** → **北陸自動車道** → **敦賀JCT** → **敦賀IC**
- 大阪から約2時間 **吹田IC** → **名神高速道路** → **米原JCT** → **北陸自動車道** → **敦賀JCT** → **敦賀IC**

JR

- 東京から約3時間 **東京駅** → **東海道新幹線「ひかり」** → **米原駅** → **特急「しらさぎ」** → **敦賀駅**
- 名古屋から約1時間30分 **名古屋駅** → **特急「しらさぎ」** → **敦賀駅**
- 大阪から約1時間20分 **大阪駅** → **特急「サンダーバード」** → **敦賀駅**

◎ 市内交通のご案内

つるがシェアサイクル

敦賀駅をはじめ、市内に設置されたサイクルポートのどこでも借りたり返したりできる電動アシスト自転車のシェアサービスです。



詳しくはこちら <https://tsuruga-share-cycle.jp/>

市内バス

- ・ぐるっと敦賀周遊バス
- ・敦賀市コミュニティバス



詳しくはこちら <https://www.city.tsuruga.lg.jp/communitybus/index.html>

敦賀の観光に関するお問い合わせ先はこちら

- ◎敦賀観光案内所 ☎0770-21-8686 (年中無休8:00～19:00)
- ◎(一社)敦賀観光協会 ☎0770-22-8167 (平日8:30～17:15)

敦賀観光協会ホームページはこちら▶

