

# 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。



長 敦 南  
浜 賀 越  
前

今も息づく、近代化遺産を巡る旅。

## 1 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。当  
時の鉄道局長・井上勝の推挙で、敦賀と琵琶湖沿岸の  
都市を結ぶ交通の拠点に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。  
それから明治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。

## 2 鉄道の開通による長浜-敦賀-今庄間の繁栄

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作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。

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。



長浜田舎車庫(明治30年頃)

## 3 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。

# 海を越えた鉄道

世界へつながる鉄道のキセキ

### 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]



### 路線図

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



### 日本とヨーロッパを結んだ

#### 欧亜国際連絡列車

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。

### 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敏は外務省の  
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。

【発行者・問い合わせ先】  
長浜市・敦賀市・南越前町観光連携協議会

長浜市  
産業観光部  
文化観光課  
TEL.0749-65-6521

敦賀市  
文化交流部  
文化・交流推進課  
TEL.0770-22-8152

南越前町  
観光まちづくり課  
TEL.0778-47-8002

鉄道遺産周遊  
音声ガイド HP



トンネルさんぽ  
(instagram)





# 観光モデルコース

## 5 旧長浜駅舎 (長浜鉄道スクエア)

約40分 A 国道8号又は湖周道路を北上 国道365号へ右折

## 中ノ郷駅跡

約8分 B 国道365号を北上 国道140号へ右折

## 柳ヶ瀬トンネル

## 小刀根トンネル

約15分 C 国道8号へ右折 D 国道476号へ左折

## 2 旧敦賀港駅舎 (敦賀鉄道資料館)

## 4 旧紐育スタンダード石油会社倉庫 (敦賀赤レンガ倉庫)

## 椋曲トンネル

約10分 E 市道(葉原・大比田線)へ

## 葉原トンネル

## 鮎ヶ谷トンネル

## 曾路地谷トンネル

F 国道207号へ右折

## 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

## 山中トンネル

## 行き止まりトンネル

## 山中信号所跡

## 山中ロックシェッド

## 大桐駅跡

約10分 G 国道365号へ左折

## 今庄まちなみ情報館 (今庄駅内)

※コースの所要時間および距離の表記はあくまで目安です。

# ご当地グルメ

南越前エリア

## 今庄そば

昭和初期、今庄駅のホームに立ち食い「今庄そば」のお店が開業。その味は北陸路の憩いの味として全国に知られてきました。



## 鯛鮓

敦賀エリア  
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補機のつけ外しの待ち時間に販売されました。



長浜エリア

## 焼鯖そうめん

焼鯖を甘辛く焼き込み、その煮汁でそうめんを吹き合わせて作る長浜定番の郷土料理です。



# 日本遺産 構成文化財 MAP

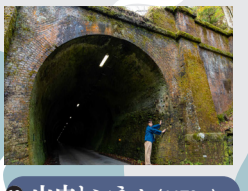
- 構成文化財
- 日本遺産ストーリーエリア
- 北陸新幹線
- JR線
- ハビライン線
- 高速道路



### 旧北陸線トンネル群

福井県敦賀市、南越前町にある旧北陸線の隧道(トンネル)を中心とした、鉄道遺構群です。今もなお11のトンネルが残っています。

- 10 山中トンネル (1170m)
- 9 伊良谷トンネル (467m)
- 8 芦谷トンネル (223m)
- 7 曲谷トンネル (260m)
- 6 第二観音寺トンネル (310m)
- 5 第一観音寺トンネル (82m)
- 4 曾路地谷トンネル (401m)
- 3 鮎ヶ谷トンネル (64m)
- 2 葉原トンネル (979m)



### 10 山中トンネル (1170m)

敦賀—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。

## 今庄駅給水塔・給炭台



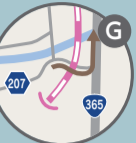
今庄駅構内には蒸気機関車の石炭や水の補給に使われた給水塔と給炭台が残り、現代の鉄道との時代を越えたコントラストが見られます。

## 11 湯尾トンネル (368m)

今庄IC 湯尾駅 今庄IC

## 旧北陸線廃線跡

大桐駅跡 山中ロックシェッド 行き止まりトンネル 山中信号所跡



## 今庄まちなみ情報館 (今庄駅内)

「宿場町」と「鉄道の町」として栄えた今庄の歴史と魅力を紹介。散策前の立ち寄りポイントです。

## 今庄宿



北陸の玄関口として、京や江戸に行き来する越前国各藩や旅人が、必ずといっていいほど利用した宿場町です。今でも当時の面影が残る情緒溢れるまちです。

## 杉津の景色



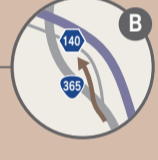
当時「北陸線屈指の車窓風景」と車内アナウンスされたほどの景勝地です。

## 南越前町

## 長浜市



## 小刀根トンネル (56m)



## 柳ヶ瀬トンネル (1352m)

明治17年(1884)の完成まで4年の歳月を要し、全国で2番目に日本人技術者のみで建設された鉄道トンネル。1,352mの長さがあり、完成当時国内最長の規模を誇りました。



## 旧北陸線廃線跡



## 木之本宿

木之本本地蔵院の門前町として栄えた北国街道の宿場町。今でも風情ある町並みが残っています。

## 敦賀港の景観



天筒山山頂展望台からは西側に敦賀港や敦賀半島、気比の松原、東側には中池見湿地を一望できます。

## 眼鏡橋



明治14年(1881)に建設された煉瓦造りの鉄道橋。かつて橋の上を線路が通っていました。



## 1 旧敦賀港駅ランプ小屋



明治15年(1882)に建てられたもので、日本最古の鉄道建築のひとつ。

## 2 旧敦賀港駅舎 (敦賀鉄道資料館)



日本とヨーロッパをつなぐ欧亜国際連絡列車の発着駅であった敦賀港駅舎を再現。

## 3 旧大和銀行本店本館



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。

## 4 旧紐育スタンダード石油会社倉庫 (敦賀赤レンガ倉庫)



全長27メートルのジオラマは圧巻!! 倉庫内では、レストランや昭和の敦賀の町並みを再現したジオラマを楽しむことができます。

### 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ペリルンへ行くことが記されています。

## 5 旧長浜駅舎 (長浜鉄道スクエア)

明治15年(1882)に建てられた現存する日本最古の鉄道駅舎。鉄道黎明期の面影を残す貴重な遺産です。



## トンネルに掲げられた扁額 ~長浜に集結~

伊藤博文らが記し、長浜—今庄間の主要なトンネルに掲げられた扁額。現在は長浜鉄道スクエアに移設され、展示されています。



## D51形793号蒸気機関車

険しい山地越えを牽引したデゴイチ(D51形蒸気機関車)と北陸本線の電化後に登場したED70形交流電気機関車を並べて展示しています。



## 6 慶雲館



明治20年(1887)に建てられた長浜の迎賓館。庭園は、国の名勝に指定されています。

## 7 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。

## 8 黒壁ガラス館



明治33年(1900)に銀行として建てられた木造洋館。観光客で賑わうまちのシンボルです。



南越前エリア

## 今庄そば

昭和初期、今庄駅のホームに立ち食い「今庄そば」のお店が開業。その味は北陸路の憩いの味として全国に知られてきました。



## 鯛鮓

敦賀エリア  
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補機のつけ外しの待ち時間に販売されました。



長浜エリア

## 焼鯖そうめん

焼鯖を甘辛く焼き込み、その煮汁でそうめんを吹き合わせて作る長浜定番の郷土料理です。

