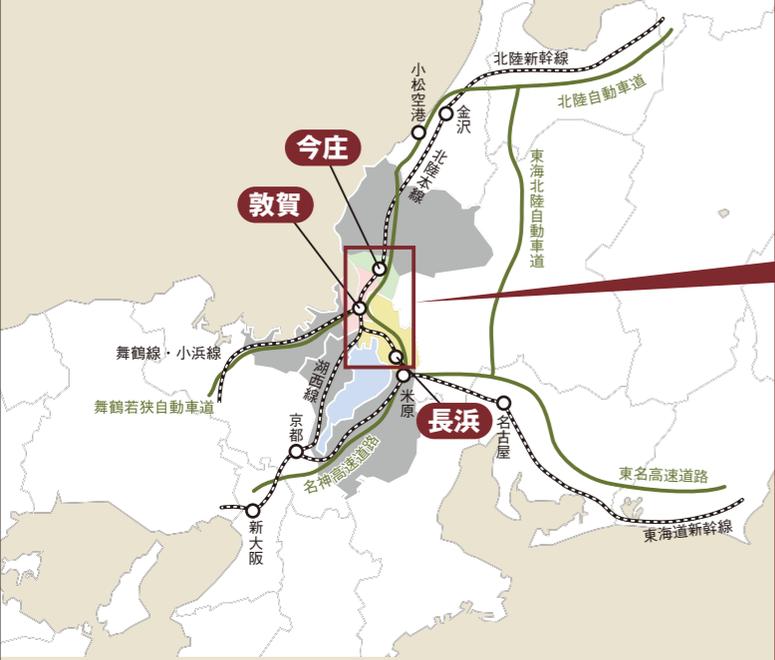


各エリアまでの所要時間



福滋 県境
鉄道遺産回廊

滋賀県 長浜市、
福井県 敦賀市・南越前町(今庄)
旧北陸線でつながる3つのエリアを巡る。

鉄道遺産でつながる3市町



記憶の旅へ

長 敦 南
浜 賀 越
前



福滋県境 鉄道遺産回廊 周遊ガイドブック



人はこうして越えてきた

記憶の旅へ

日本が近代化への扉を開いた明治時代。近代化を支えた鉄道は、文明開化の象徴でした。日本鉄道史の夜明けを駆け抜けた、黎明期の路線跡が残る鉄道遺産の宝庫「長浜・敦賀・南越前」。100年の時を超えてつながる記憶の旅が、あなたを待っています。

INDEX P.3

History
日本鉄道史の夜明け

P.9

今も生きる鉄道遺産を巡る

P.13

Another Story 陸路と航路
人と文化を陸路でつないだ北国街道
海運で経済をつないだ北前船

P.17

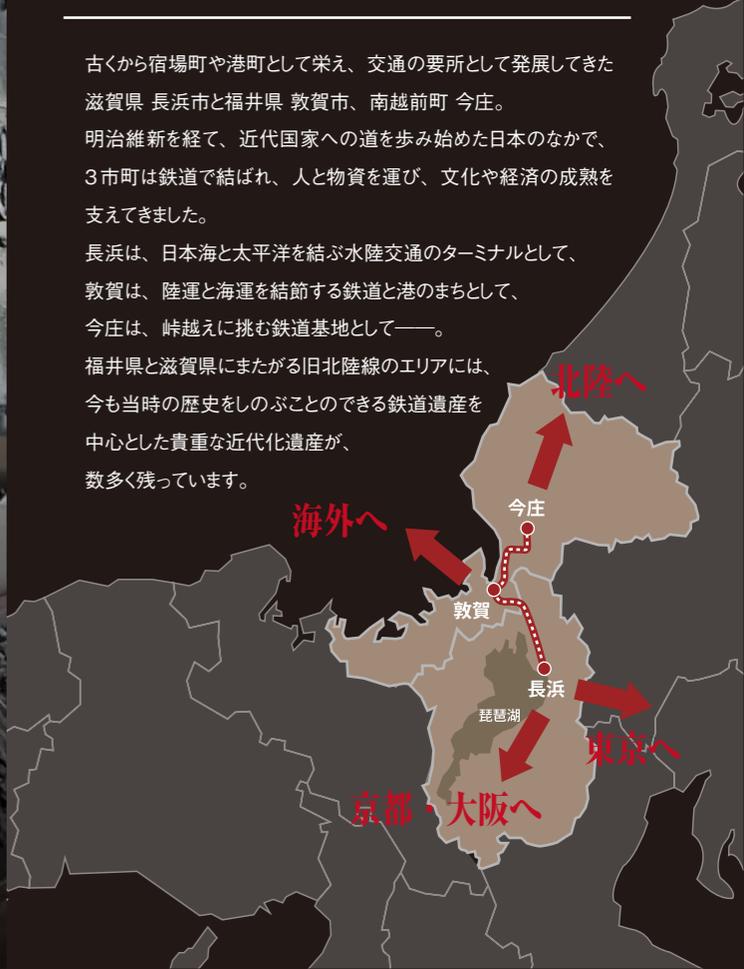
エリアマップ
長浜 / 本之本
敦賀
南越前（今庄）

ふくじ

福滋県境 鉄道遺産回廊 とは？

古くから宿場町や港町として栄え、交通の要所として発展してきた滋賀県 長浜市と福井県 敦賀市、南越前町 今庄。明治維新を経て、近代国家への道を歩み始めた日本のなかで、3市町は鉄道で結ばれ、人と物資を運び、文化や経済の成熟を支えてきました。

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――。福井県と滋賀県にまたがる旧北陸線のエリアには、今も当時の歴史をしのぶことのできる鉄道遺産を中心とした貴重な近代化遺産が、数多く残っています。



History

日本鉄道史の夜明け

長浜から敦賀、今庄へ、近代化の汽笛が響く

日本を近代化に導く 最重要ルートの建設

明治新政府は日本の近代化を目指し、文明開化の象徴である鉄道の建設を推進しました。明治2年(1869)に起案されたわが国初の鉄道計画では、東京—京都の幹線とそれに連なる東京—横浜、京都—神戸、琵琶湖畔—敦賀の3支線が定められ、東西の主要都市をつなぎ、日本海と太平洋を結ぶことが最重要課題とされました。

まず、日本海側の玄関口であった敦賀と琵琶湖の湖上交通を結ぶ長浜—敦賀間が整備され、後に日本海側の都市を結ぶ北陸線が整備されていきました。

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—福井間の鉄道が開通
- 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始まる
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亞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

文化と人 を つなぐ拠点

長浜 / 敦賀 / 今庄

東西を結び 日本海と太平洋を結ぶ 鉄道計画

江戸時代を通じて隆盛を誇った日本海側の海運と近代化の象徴である鉄道輸送を結節しようとした



明治15年当時の鉄道開通状況

日本海と内陸を結ぶ 重要路線が誕生

明治15年(1882)長浜—敦賀間開通

敦賀は古くから海路の要として大陸や日本海沿岸の地域を結び、京阪神や中京との結節点でした。明治政府は敦賀を日本海側の玄関口とし、琵琶湖沿岸の都市を鉄道で結び、湖上交通を利用し、太平洋とつなげるという交通網の整備を計画しました。当初、湖上交通の拠点は塩津の予定でしたが、当時の鉄道局長の井上勝は、古くから北国の物資中継地として繁栄し、経済力があり、かつ鉄道誘致の動きが活発であった長浜を推挙しました。明治5年(1872)、日本初の鉄道開通からわずか10年後の明治15年(1882)に、柳ヶ瀬トンネルを除く長浜—敦賀間が開通。2年後には全線開通し、湖北を走る北陸線の歴史が始まりました。



井上勝

日本の近代化に尽力。鉄道建設を積極的に推進し、「鉄道の父」と呼ばれました。

「子爵井上勝君小伝」より

日本海側の物資輸送 北陸線の延伸

明治29年(1896)敦賀—今庄間開通

日本国内に順次鉄道が敷設されるなか、明治25年(1892)に鉄道施設法が發布され、政府直営の鉄道路線が計画されました。北陸地方は敦賀から富山への延伸が第一期工事に指定され、翌26年より敦賀—福井間の工事が始まりました。このなかで、敦賀—今庄間は当時の鉄道技術の限界といわれた急勾配が延々と続く最大の難所でした。古くから北陸の玄関口である今庄と敦賀を結ぶ重要なルートの鉄道建設は、近代化に欠かせない一大工事となりました。そして、数々の苦難を乗り越え明治29年(1896)に敦賀—福井間が開通。北陸線は次々に延伸していきました。



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

誇りをかけ、数々の困難を
越えた、先人たちの挑戦

日本の鉄道は日本人が作る
一難航するトンネル工事一

日本の鉄道は当初、外国人が建設していましたが、自国での鉄道建設を目指した鉄道局長・井上勝は、外国人技術者の協力を得て、鉄道技師の養成所を設立。そこで学んだ日本人技師を工事に投入し、明治13年(1880)、京都一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。

この経験が大きな自信となり、同年から始まった長浜一敦賀間の鉄道敷設は日本人の力のみで造られました。なかでも、柳ヶ瀬トンネルは当時の国内最長とな

る1352mもの規模であり、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。

一柳ヶ瀬越え一

長浜一敦賀間のうち柳ヶ瀬一刀根間には、4本のトンネルが掘られました。特に、柳ヶ瀬トンネルは地盤が軟弱で崩れやすく、難工事になりました。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用できず、“つるはし”と“のみ”での手掘り作業でした。さらには湧水も多く、工事は難航しました。柳ヶ瀬トンネルを除く長浜一敦賀間の部分的開業から2年後の明治17年(1884)によりやく開通しました。

一山中越え一

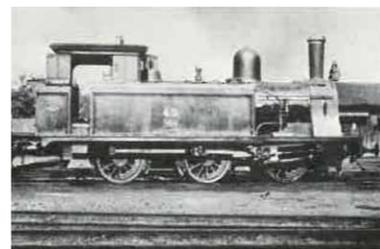
長浜一敦賀間の全通から遅れること9年後の明治26年(1893)、敦賀一福井間の工事が始まりました。敦賀一今庄間は、さらに険しい山々が続き、当時の鉄道設計の限界といわれた25/1000の急勾配が続く、非常に過酷な路線でした。しかも、全長1170mの山中トンネルをはじめ、この区間だけで12ものトンネルを掘らなくてはなりません。岩質は予想以上に硬く、1日わずか5寸(約15cm)しか掘り進めないところもあった上、暴風雨による洪水被害などにより困難を極め、工事は何度も停滞しました。こうして、山中越えのトンネル工事は3年の月日をかけて明治29年(1896)に貫通しました。

日本一の鉄道難所
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

急峻な線路が続く長浜一敦賀間の柳ヶ瀬越えと、敦賀一今庄間の山中越えの区間には、けん引力の強い蒸気機関車が必要でした。

開業当時の長浜一敦賀間では、特別にイギリスで製造された蒸気機関車が活躍しました。また、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形蒸気機関車の1号機と2号機が日本で最初に配備され、峠越えの要として重要な役割を果たしました。



1800形蒸気機関車「日本国有鉄道百年 写真誌」より

勾配線用としてイギリスのキットソン社が製作したもので、長浜一大津間や京都一大津間などで使用されました。



D51形蒸気機関車(今庄駅)

蒸気機関車の煙突から出る煙を後方に流して、運転室内に煙が入るのを防ぐ集煙装置が敦賀機関区において全国で初めて開発されました。

魔のトンネルが続く
日本一の鉄道難所

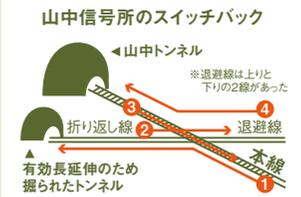
長浜一敦賀一今庄間の連続するトンネル内では、蒸気機関車のはく煙がひどく、乗客は車内に流れ込んだ煙のすすで鼻の中まで真っ黒になったといえます。乗務員はさらに過酷で、夏になると釜の熱も加わって機関車内は70～80℃の灼熱地獄になり、水に浸した手ぬぐいで顔をとおって通り抜けていました。

また、冬は多雪地帯で雪崩の危険が高く、急勾配とトンネルが続くこの区間は「日本一の鉄道難所」と呼ばれ、運転には高度な技術が求められました。

そこで、この区間の乗務員には当時の特例で、一両目の本務機と二両目の前補機には5銭、特にばい煙がひどい一番後ろの後補機は8銭の隧道手当がつけられたといえます。

column
急勾配を登るための
“スイッチバック”

スイッチバックとは急勾配区間を登るため設けられた、列車の折り返し線と退避線路を併せ持つシステムです。急勾配の途中で、平坦な引込み線を設け、通過列車の行き来をさせました。敦賀一今庄間には新保、葉原、山中の3ヶ所に設けられました。



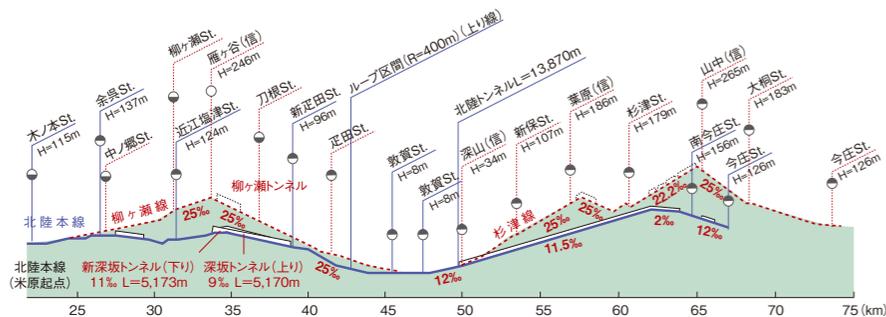
- 1 本線から折り返し線に入る
- 2 バックして退避線(上り)に入る
- 3 下り列車が本線を通して
- 4 勢いをつけて本線に進入。山中トンネルへ



(山中信号所の当時の様子) 左は本線を走る列車 右に見えるのは待避線で退避している列車

木ノ本一今庄間の断面図

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



鉄道開通 と まちの賑わい



長浜旧停車場 (明治30年頃)



立ち食い「今庄そば」

鉄道ターミナルとして 栄えた長浜

明治15年(1882)、長浜駅を起点とした敦賀までの鉄道が敷設され、その2年後に大垣まで開通すると、長浜駅は北は敦賀、東は大垣までを結び、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、鉄道開通によって周辺に宿や運送店、飲食店などが立ち並び、多くの人でにぎわいました。また、陸蒸気を目みたい、一度乗りたいという人たちも多かったです。

明治22年(1899)、大津—米原間が開通し、米原までの東海道線が全通すると、ターミナル駅としての役目は終わりましたが、鉄道は長浜の人々の進取の気性を培い、産業と文化の発展をもたらしました。



長浜-関ヶ原間の
鉄道路線のうづりかわり

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。

峠を越えてたどり着く 敦賀・今庄

急勾配が延々と続く敦賀—今庄間では、峠越えに挑むため、後ろから押す機関車(補機)を連結する必要がありました。このため、敦賀駅、今庄駅は補機の連結や取り外し、燃料補給のため全ての列車が停車しました。

この停車時間を利用して誕生したのが、弁当や飲み物、新聞などを販売する「立ち売り」でした。特に敦賀駅で人気だった「鯛寿司」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」は、北陸路の憩いの味として親しまれ、全国に知れ渡りました。また、昭和に入り輸送量が増加するにつれ、両駅には多くの機関車や施設、職員が配置され、ますます多忙を極めました。



昭和37年北陸トンネル開通

昭和37年(1962)、当時日本最長の北陸トンネル完成によって、峠越えの北陸線は廃線に。66年間におよぶ難所越えの鉄道基地としての役割を終えましたが、当時の鉄道技術を物語る遺構や鉄道が生んだ食文化は今もなお受け継がれています。

column

鉄道と港

鉄道の開通によって、大きく変化する2つの港

長浜港

長浜港・鉄道連絡船の軌跡

羽柴秀吉による長浜築港以降、長浜は琵琶湖の湖上交通の拠点として栄えてきました。

長浜—敦賀間と大津—京都間に鉄道が開通すると、敷設に時間がかかる鉄道に代わって、長浜—大津間を船で結ぶ湖上交通は「鉄道連絡船」としてさらに発展しました。

鉄道と湖上交通の重要性にいち早く注目したのが長浜の実業家 浅見又蔵氏でした。浅見氏らの活躍により、明治15年(1882)に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す。明治22年(1889)に大津—米原間の鉄道が開通すると、日本初の鉄道連絡船は廃止されましたが、日本の大動脈の一部を担った湖上交通は、今も形を変え運航されています。



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。鉄道誘致や港の整備には、浅見又蔵をはじめ長浜の町衆が深く関わりました。

「行幸二十五年 慶雲館建碑式記念写真帖」より

敦賀港

日本とヨーロッパを結んだ

敦賀港 / 欧亚国際連絡列車

北陸線の日本海側各都市への延伸により、鉄道輸送が国内物流の中心となっていくと、海上輸送は停滞していきます。そして、海運と鉄道の国内物流の結節地であった敦賀港は海外の玄関口へと役割を転換させていきます。

明治32年(1899)、敦賀港は開港場(国際港)の指定を受け、その5年後には、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は欧州への最短ルートとして脚光を浴びます。明治45年(1912)には、ウラジオストク直行便の敦賀港に連絡する、新橋駅(東京)—金ヶ崎駅直通の欧亚国際連絡列車が開業。こうして、敦賀港は世界への玄関口になったのです。



金ヶ崎棧橋に接岸する汽船

欧亚国際連絡列車の運行により、敦賀港はフランスパリまで通じる港として、多くの外国人や日本人の渡航者で賑わいました。

「敦賀市立博物館所蔵」



1 現存する最古の駅舎 旧長浜駅舎(長浜鉄道スクエア)

明治15年(1882)に建築された、現存する日本最古の鉄道駅舎で、第1回鉄道記念物に指定されています。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。

当時の駅舎はプラットホームの先端に建物を配した造りで、赤レンガの機関車庫や倉庫などが建ち並んでいたといわれています。2代目駅舎ができた明治36年(1903)まで利用されていました。

施設内では当時の面影を残す駅長室や待合室などを見ることができます。また、敷地内の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。



2 中ノ郷駅跡

長浜市役所余呉支所前にプラットホームの一部が残されています。



3 疋田駅跡

疋田会館の敷地にプラットホームの一部が残されています。



5 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だった敦賀港駅舎を再現。鉄道と港のまちとして発展した時代背景を交えながら、敦賀の鉄道に関する歴史を紹介。鉄道資料や列車模型などを展示しています。

日本とヨーロッパをつなぐ欧亜国際連絡列車の発着駅だった敦賀港駅舎を再現。鉄道と港のまちとして発展した時代背景を交えながら、敦賀の鉄道に関する歴史を紹介。鉄道資料や列車模型などを展示しています。



7 山中信号所跡(スイッチバック跡)

敦賀-今庄間に残る、唯一のスイッチバック跡。スイッチバックとは単線で急勾配の線路において、列車往來のために考え出されたシステムで、当時の鉄道技術を物語る貴重な遺構です。



4 眼鏡橋

明治14年に建設された煉瓦造りの水路橋で、かつて橋の上を線路が通っていました。



8 大桐駅跡

プラットホーム跡が残っており、蒸気機関車の動輪などを展示しています。



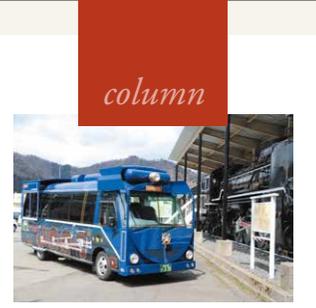
6 旧敦賀港駅ランプ小屋

明治15年に建てられたもので、列車の灯火に使う燃料を保管する倉庫として使われていました。旧長浜駅舎と並び現存する日本最古の鉄道建築のひとつ。鉄道開業時のランプ小屋内部を復元した展示などが見られます。



9 給水塔・給炭台(今庄駅)

駅構内には、蒸気機関車が走っていた頃に使われていた、給水塔と給炭台が現存しています。駅内には宿場町と鉄道の町で繁栄した今庄の歴史を紹介する「今庄まちなみ情報館」があります。



SLに乗って観光しよう!
南越前町D51形「SLバス」

旧北陸線を走ったSLデゴイチが、当時は彷彿とさせる観光バスになって誕生。周遊ツアー等を企画しているほか、貸切も可能です。

南越前町 観光まちづくり課
お問合わせ TEL.0778-47-8002

触れられる鉄道遺産
蒸気機関車展示スポット



Another Story ~陸路~

福滋 県境 鉄道遺産回廊

人と文化を陸路でつないだ北国街道

鉄道路線の多くは、江戸幕府によって整備された街道が骨格となっています。江戸時代初期、幕府は街道整備の際に宿駅伝馬制度を定めました。宿駅には本陣や旅籠などの宿泊施設や物資、通信物の継ぎ送りを行う問屋場が設けられ、宿場町へと発展していきました。宿場町は街道を通じた人や物資、情報の伝播にも深く関わり、独自の文化や景観を形成していきました。

北陸と京、江戸をつないだ北国街道。福滋県境鉄道遺産回廊のエリアには、この北国街道の宿場町としてにぎわい、今も当時の面影を色濃く残す今庄宿や木之本宿、長浜宿があります。

column

「今庄朝たち、木之本泊まり、中河内で昼弁当」

徒歩がおもな移動手段であった江戸時代、男性は1日に10里(39.27km)、女性は8里(31.42km)を歩きました。福井県指定無形文化財「羽根普踊り」の一節には、旅人が今庄宿から1日かけて木之本宿に向かう旅程がうたわれています。



昭和初期の今庄宿と現在の今庄宿



北陸の玄関口 今庄宿

越前屈指の宿場町として 栄えた北陸の玄関口

今庄は古来より北陸と京、江戸を結ぶ北陸の玄関口であり、山中峠越え、木ノ芽峠越え、栃ノ木峠越えと、時代とともにルートが変わってもすべての道が今庄を通りました。初代福井藩主・結城秀康により、重要な宿駅として計画的に整備された今庄宿は、五街道の主要な宿場とほぼ同じ頭数の馬を常備し、幕末の記録では旅籠屋55軒、茶屋15軒、酒屋15軒などが建ち並ぶ大きな宿場町でした。

明治に入ると宿駅制の廃止、幹線道路の変更により、今庄を往来する人が減りますが、鉄道の開通によって今庄は峠越えに挑む鉄道基地として新たな役割を担い、宿場町から「鉄道のまち」へと移り変わっていったのです。



昭和初期の木之本宿と現在の木之本宿



地蔵院の門前町 木之本宿

日本三大地蔵のひとつ 木之本地蔵院の門前町

北陸と名古屋・江戸を結ぶ最短経路である北国脇往還と北国街道が交わる陸路の要衝に位置する木之本宿。木之本地蔵院の門前町としても栄え、元禄年間の記録では街道筋に200軒近い家並みが続き、本陣や問屋も置かれました。かつては街道の中央に小川が流れ、柳の木が植えられており、これが木之本の地名の由来になったといわれています。

また、木之本宿の南端を起点とする「北国脇往還」は、賤ヶ岳の合戦の際、羽柴秀吉が大垣から木之本までの13里(約52km)を約5時間で駆け抜け、柴田勝家軍に勝利したという、秀吉の二大大返しのひとつ「美濃大返し」の経路として有名です。

Another Story ~航路~

福滋 県境 鉄道遺産回廊

海運で経済をつないだ北前船

日本に鉄道が走る以前は、大量の物資を運ぶために船が用いられていました。江戸時代には航路が開拓されて海運が発達し、北海道・東北・北陸と西日本を結んだ西廻り航路が経済の大動脈になりました。この航路で活躍したのが「北前船」です。

北海道交易を手がけた近江商人による運賃積み方式の「荷所船」に代わり江戸後期から活躍した「北前船」は、船主自らが寄港する各地で商品を仕入れ、地域差を利用した販売を行う積み込み方式が特徴です。その商いは「動く総合商社」に例えられ、幕末から明治前期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。



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

北前船の航路

敦賀湊は日本の西と北をつなぐ北前船の寄港地として、多くの物資が行き来する重要な役割を担っていました。敦賀湊には「松前物」と呼ばれる北海道のニシンや昆布がもたらされ、敦賀からは茶、木綿類の他、敦賀産のむしろなどが運ばれました。



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～

日本遺産に認定された北前船の物語

北前船の寄港地や船主集落には今も多くの歴史的魅力や文化が残されています。敦賀市や南越前町を含む北前船に関連した11市町が申請した「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、平成29年4月に「日本遺産」に認定されました。日本遺産とは、地域の歴史的な魅力や特色を通じて日本の文化、伝統を語るストーリーを文化庁が認定するものです。



河野北前船主通り



JAPAN HERITAGE
日本遺産



和船が集まる敦賀湊(明治20～30年代) 「ふるさと敦賀回想」より

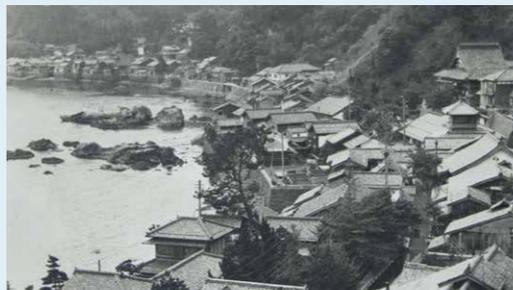
北前船の寄港地 敦賀湊

天然の良港を有する敦賀は、古くから日本海側の重要な港でした。北前船が誕生し、寄港地の敦賀湊には、ますます多くの物資や文化が行き交い、倉庫業や金融業が発達していきます。その盛期は国際港としての役割を担う明治期まで継続しました。当時の遺構は、「疋田舟川」や「鯨(にしん)蔵」など今でも随所にみることができ、また主な移入品であった昆布の加工品「手すきおぼろ昆布」は全国シェアの80%以上を占めるなど、北前船がもたらした文化は生き続けています。



疋田舟川

敦賀湊に集まった物資を琵琶湖まで川舟で輸送しようとした運河建設計画の遺構。文政13年(1816)敦賀湊から疋田までの約7kmが部分的に開通し利用されました。



北前船の船主や船頭を輩出した河野集落(昭和初期) 「右近家所蔵」

北前船主集落 南越前町 河野

河野は敦賀湾のほぼ入口に位置し、古くから府中(現在の越前市)と敦賀を結ぶ海陸の中継地として栄えました。江戸中期には、河野の船乗りは敦賀湊で近江商人の荷所船(雇い船)の船主や船頭として活躍。その後、江戸後期からは、荷所船として日本海を駆けめぐっていた河野の右近権左衛門家や中村三郎右衛門家など、多くの船主たちは、船主自ら商品を仕入れて、商売を行う積み廻船業に進出。日本海側有数の北前船主を輩出しました。

河野には日本海五大船主に数えられた右近家の邸宅をはじめ、国指定重要文化財の中村家住宅など、今も船主集落が残されており、当時の繁栄を色濃く残す歴史文化に触れることができます。



琵琶湖の水運を担った丸子船

古来より琵琶湖水運は日本海と京阪神をつなぐ重要な輸送路でした。その湖上交通を担ったのが「丸子船」と呼ばれる木造和船で、全盛期には1400隻もの丸子船が琵琶湖を行き来しました。西回り航路の開拓、北前船の誕生などにより陸路を併用しなければならぬ琵琶湖水運は徐々に衰退していきますが、その湖上で活躍する丸子船は鉄道網が整備される明治中期まで見られました。



column

明治の面影が残るレトロでモダンな町並み
長浜エリア

PICK UP 鉄道遺産 /



1 長浜鉄道スクエア P.11

明治15年に建てられた現存する日本最古の鉄道駅舎・旧長浜駅舎。その隣に建つ北陸線電化記念館には、D51形蒸気機関車とED70形交流電気機関車が展示されています。

鉄道関連イベント
季節運行の蒸気機関車
SL北びわこ号運行



JR米原駅から木ノ本駅まで、1日2便、四季ごとに運行されています。

国の名勝に指定された日本庭園は圧巻!!



2 慶雲館

駅から徒歩3分

明治20年に明治天皇の行在所として実業家の浅見又蔵により建てられた長浜の迎賓館。近代日本庭園の先駆者・小川治兵衛が手がけた庭園は、国の名勝に指定されています。

八角形の櫓がユニークなハイカラ建築



3 長浜旧開知学校

駅から徒歩3分

明治7年に町民の寄付によって建てられた、現在の長浜小学校の前身となる洋風の木造校舎。現在は、おしゃれなビールバーや会議室として利用されています。

レトロでモダンなまちのシンボル



4 黒壁ガラス館

駅から徒歩5分

明治33年に国立第百三十銀行として建てられた木造洋館を利用したガラスショップ。カフェや雑貨店などが集まる人気観光スポット「黒壁スクエア」のシンボルです。

世界が認めた伝統文化に触れる



5 曳山博物館

駅から徒歩7分

ユネスコ無形文化遺産の長浜曳山まつりを紹介する博物館で、実物の曳山が展示されています。毎年4月に行われる曳山まつりは、絢爛豪華な曳山と子ども歌舞伎が見所です。



長浜曳山まつり

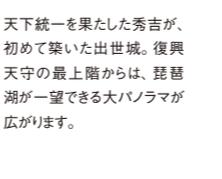


8 長浜城歴史博物館



天下統一を果たした秀吉が、初めて築いた出世城。復興天守の最上階からは、琵琶湖が一望できる大パノラマが広がります。

7 大通寺



真宗大谷派・東本願寺の別院で、伏見城の遺構と伝わる本堂や大広間は重要文化財です。明治5年には、廃藩置県で誕生した長浜県の県庁が置かれました。

叙情を誘う北国街道の宿場町
木之本エリア



木之本名物「サラダパン」

食べてびっくり!驚きの美味しさと中は食べてのお楽しみ♪

4 きのもと交遊館



旧滋賀銀行の建物を改装したまちの活性化と地域の人たちの交流を回り、文化の発信基地としてできた施設です。展示会や音楽会など様々な催しを開催しています。



昭和初年設立の昔ながらのレトロな雰囲気

1 江北図書館

駅から徒歩1分

100年以上の歴史を誇る滋賀県で最も古い図書館。地域の人たちに読書の場を提供し、地域住民が集い、情報を発信する文化拠点として未永く愛されている図書館です。



2 木之本本地蔵院

駅から徒歩7分

日本三大地蔵の一つ。境内には6mの大きな地蔵像があり、たくさんのお参り者とともに参拝者を出迎えます。8月の地蔵大縁日には、多くの人で賑わいます。



3 本陣薬局

駅から徒歩7分

木之本宿には本陣、問屋、伝馬所などが設けられました。本陣の当主は日本で第1号の薬剤師で現在でも古い薬の看板が残っています。

美味しい **長浜**
木之本

ピワマス



「琵琶湖の宝石」と言われるサケ科の琵琶湖固有種で、上品な甘みをもった脂がたっぷりのった絶品の味です。

木之本宿の地酒



400年以上もの歴史ある酒蔵が2軒あります。軒先に新しい杉玉が下がると新酒ができたしるしです。

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炊き合わせて作る定番の郷土料理です。長浜曳山まつりの客人をもてなすハレの日の一品でもあります。

高解像度の写真ありますか?



鉄道と港のまち 敦賀エリア

PICK UP 鉄道遺産



① 檜曲トンネル

旧北陸線トンネル群のひとつ。明治26年に建設され、すべてレンガで築かれています。現在はトンネル内を歩いて散策できるようになっています。

鉄道関連イベント

大人から子どもまで楽しめる
つるが鉄道フェスティバル



実写版鉄道シミュレーターをはじめ、パノラマ展示、ミニ新幹線ライド、鉄道マーケットなど家族で楽しめるイベントです。



敦賀 まちなかエリア



気比の松原 駅から車で10分

赤松、黒松約17,000本が生い茂る、白砂青松のコントラストが印象的な日本三大松原の一つです。敦賀湾



敦賀市立博物館 駅から徒歩20分

昭和2年に郷土の偉人・大和田荘七が建てた旧大和田銀行本店(2代目)建物を活用した歴史博物館です。銀行でありながら、公会堂や食堂を備え、地域住民に開かれた建物であったことが伺えます。



洲崎の高燈籠 (日本遺産構成文化財) 船問屋の庄山清兵衛が享和2年(1802)に建てた高灯籠



シンボルロード

鉄道と港とのまちなみ松本零士先生の「銀河鉄道999」と「宇宙戦艦ヤマト」のモニュメント像が立ち並びます。お気に入りのキャラクターを探してみてください。



赤レンガ倉庫 駅から徒歩30分

明治38年に建設された石油倉庫です。国登録有形文化財に指定されています。平成27年にリニューアルされ、倉庫内には、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。



気比神宮 駅から徒歩15分

北陸道の総鎮守で正面の大鳥居は日本三大木造大鳥居のひとつです。松尾芭蕉も「おくのほそ道」で訪れた由緒ある神社です。

人道の港敦賀ムゼウム 駅から徒歩30分



館内には、1920年の「ポーランド孤児」、1940年の杉原千畝が発給した「命のビザ」を持った「ユダヤ人難民」が敦賀に上陸した際のエピソードや当時の市民の証言などを展示しています。



人道の港敦賀

1940年、ナチスからユダヤ人難民を救うため、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、そのビザによって救われたユダヤ人たちが上陸した唯一の港です。それゆえ敦賀港は「人道の港」とも呼ばれています。当時の敦賀の人々はリンゴやみかんを配ったり、銭湯を無料で開放したりと難民たちを温かく迎え入れました。

美味しい 敦賀

手すきおぼろ昆布



全国の8割以上を生産している福井の手すきおぼろ昆布は、北前船の時代から続いています。

914ビール

美味いみかんの北限地として知る人ぞ知る「敦賀産浦みかん」を使用した珍しいビール。



敦賀ラーメン

1953年、敦賀に初めてのラーメン屋台が開店し、駅に降り立つ客や旧国鉄職員たちが食べた「中華そば」。今でも23時を回ると屋台は敦賀駅前に集いその味をいただきます。



歴史が息づくまち
南越前エリア

PICK UP 鉄道遺産 /



1 旧北陸線トンネル群 P.9

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。

鉄道関連イベント

鉄道遺産を歩こう!!

旧国鉄北陸線ウォーキング大会



明治から昭和にかけて蒸気機関車が走っていた旧北陸線廃線跡をウォーキングします。10kmと20kmコースがあります。毎年10月中旬に開催。



当時の栄華を偲ばせる
見事なたたずまい



北前船主の館 右近家 今庄駅から徒歩で25分

(日本遺産構成文化財)

江戸後期～明治中期にかけて、物資の流通や文化の交流に重要な役割を果たした“北前船”をテーマとした資料館です。全盛期には約30余隻を有した右近家の繁栄ぶりは、上方風切妻造瓦葺二階建の邸宅をはじめ、贅を尽くした西洋館などに見ることができます。

日本酒の
花はす生産、南越前町



花はす公園 今庄駅から徒歩で15分

南越前町は花はすの作付面積日本一のまちです。花はす公園には世界の花はす約130種類が集められ、7～8月にかけて咲き誇る幻想的な姿が訪れる人の目を楽しませています。また、隣接する町営の宿泊施設「花はす温泉そまやま」では、日帰り温泉も楽しめます。

今も生きている宿場町
今庄宿エリア

酒蔵 そば店



文政の道しるべ 駅から徒歩10分

文政13年、北陸道(木ノ芽峠越え)と北国街道(板ノ木峠越え)の分岐点に笏谷石で建てられたものです。

明治殿 駅から徒歩5分

明治天皇が宿泊された本陣の居室を移築し、昭和7年、明治殿として本陣跡に建てられました。



昭和会館 駅から徒歩5分

今庄の篤志家 田中和吉氏により昭和5年に社会教育の拠点として建てられました。現在も地域交流の場として利用されています。



今庄まちなみ情報館(今庄駅)

「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。



旅籠屋 若狭屋 駅から徒歩5分

武士や町人が宿泊した旅宿です。今庄宿は、幕末には55軒の宿がありました。その中でも若狭屋は大きい旅籠でした。



京藤甚五郎家 駅から徒歩5分

今庄宿でひととき異彩を放つ家。江戸時代、酒造業を営む一方で、脇本陣にも指定された今庄宿有数の旧家です。

美味しい  今庄

今庄つるし柿

450年の歴史をもち、旅人の常備食として愛されてきました。全国でも珍しい燻製された干し柿です。



今庄宿の地酒



江戸時代には15軒もの酒屋があった今庄宿。現在でも4つの蔵があり、昔ながらの丁寧な酒造りを営んでいます。

今庄そば

寒暖差の大きい今庄は、古くからそばの栽培が盛んでした。昭和初期、今庄駅のホームに立ち食いの「今庄そば」のお店が開業。その味は北陸路の頼みの味として全国に知られました。

