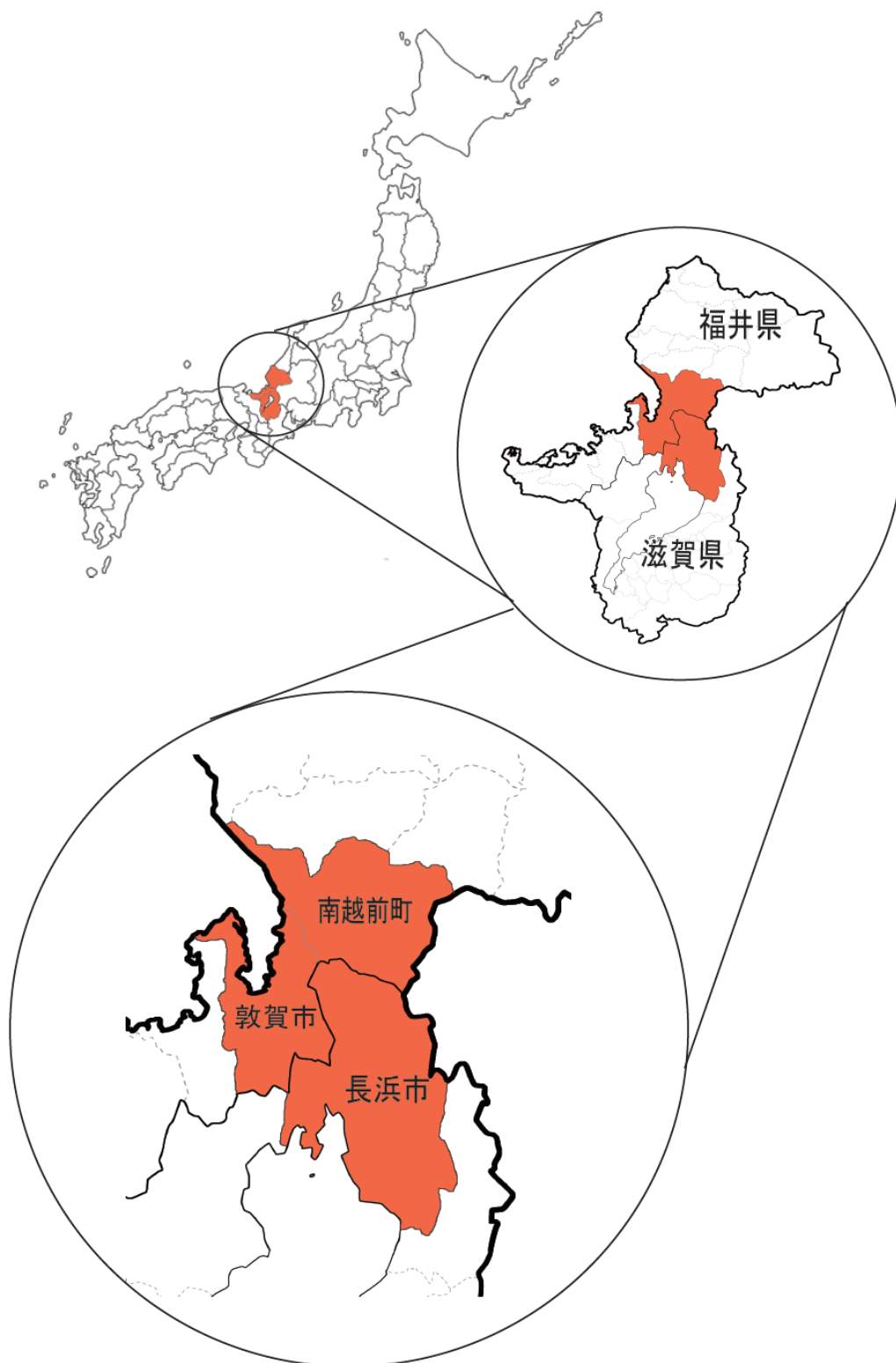
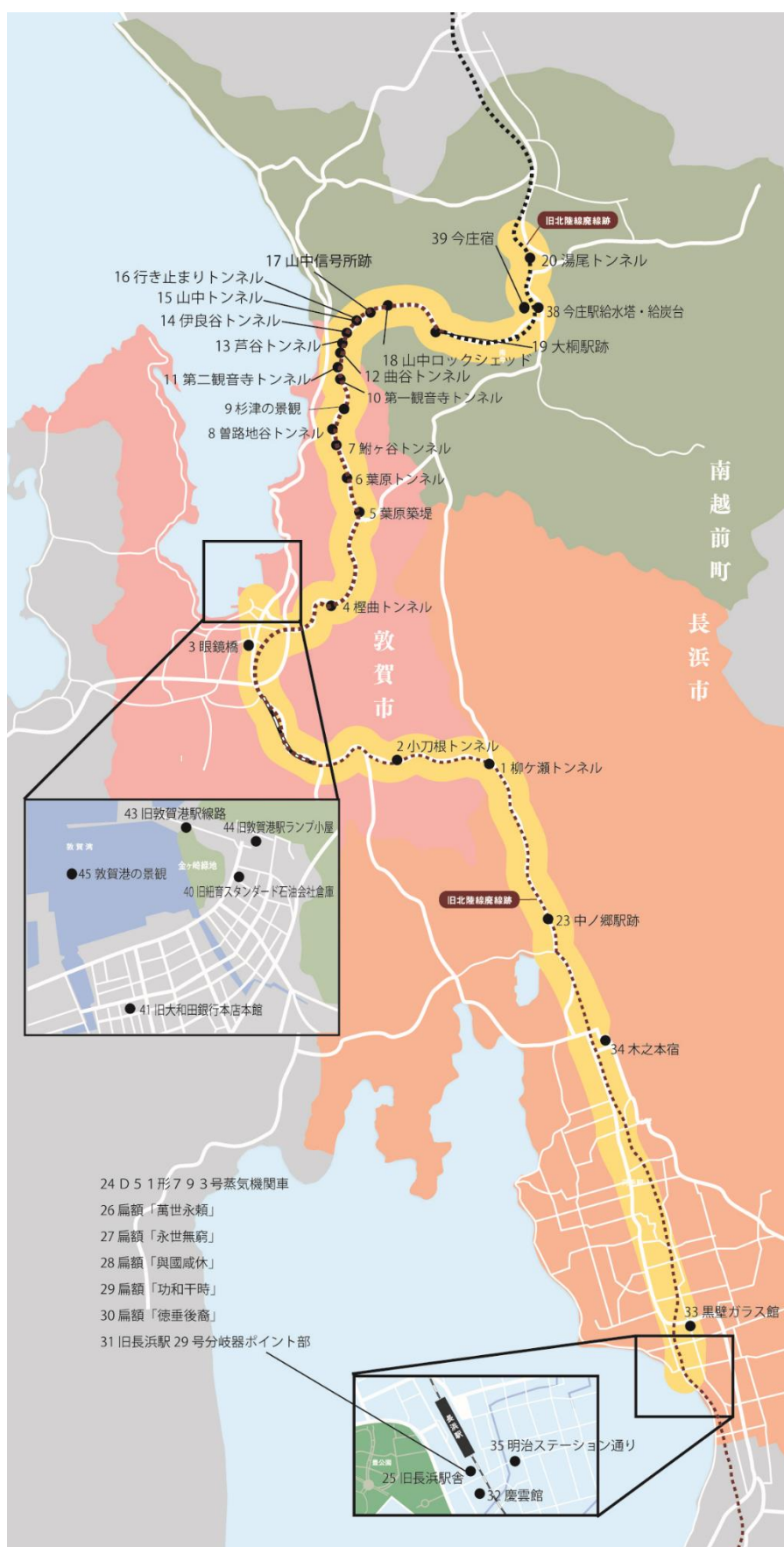


① 申請者	滋賀県 長浜市 福井県 敦賀市、南越前町
② タイトル	
(ふりがな)	うみをこえたてつどう ～せかいへつながる てつろのきせき～
海を越えた鉄道 ～世界へつながる 鉄路のキセキ～	
③ ストーリーの概要	
ここに1枚の切符がある。今から約100年前に運行されていた欧亜国際連絡列車は、この切符で東京からベルリンまでの渡航が可能であった。シベリア鉄道の発着地であるウラジオストクと敦賀を結ぶ鉄道連絡船の就航により、鉄道は海を越え欧州へとつながった。 なぜ敦賀駅に国際列車が発着していたのか？それは、長浜市・敦賀市・南越前町の明治時代の鉄道の歴史と密接な関係がある。物語は、トンネルで日本海と琵琶湖を繋いだことから始まる。	
	
シベリア経由欧亜連絡切符	旧北陸線の峠越えの様子 (山中信号所付近)
	
北陸線で活躍したSLと電気機関車 (旧長浜駅舎併設の北陸電化記念館)	連なる旧北陸線トンネル群 (伊良谷トンネル付近)
トンネル群を歩くウォーキング大会の様子 (山中トンネル付近)	

市町村の位置図（地図等）



構成文化財の位置図（地図等）



※滋賀県長浜市の特産品・・・21 焼鯖と焼鯖そうめん、22 浜ちりめん

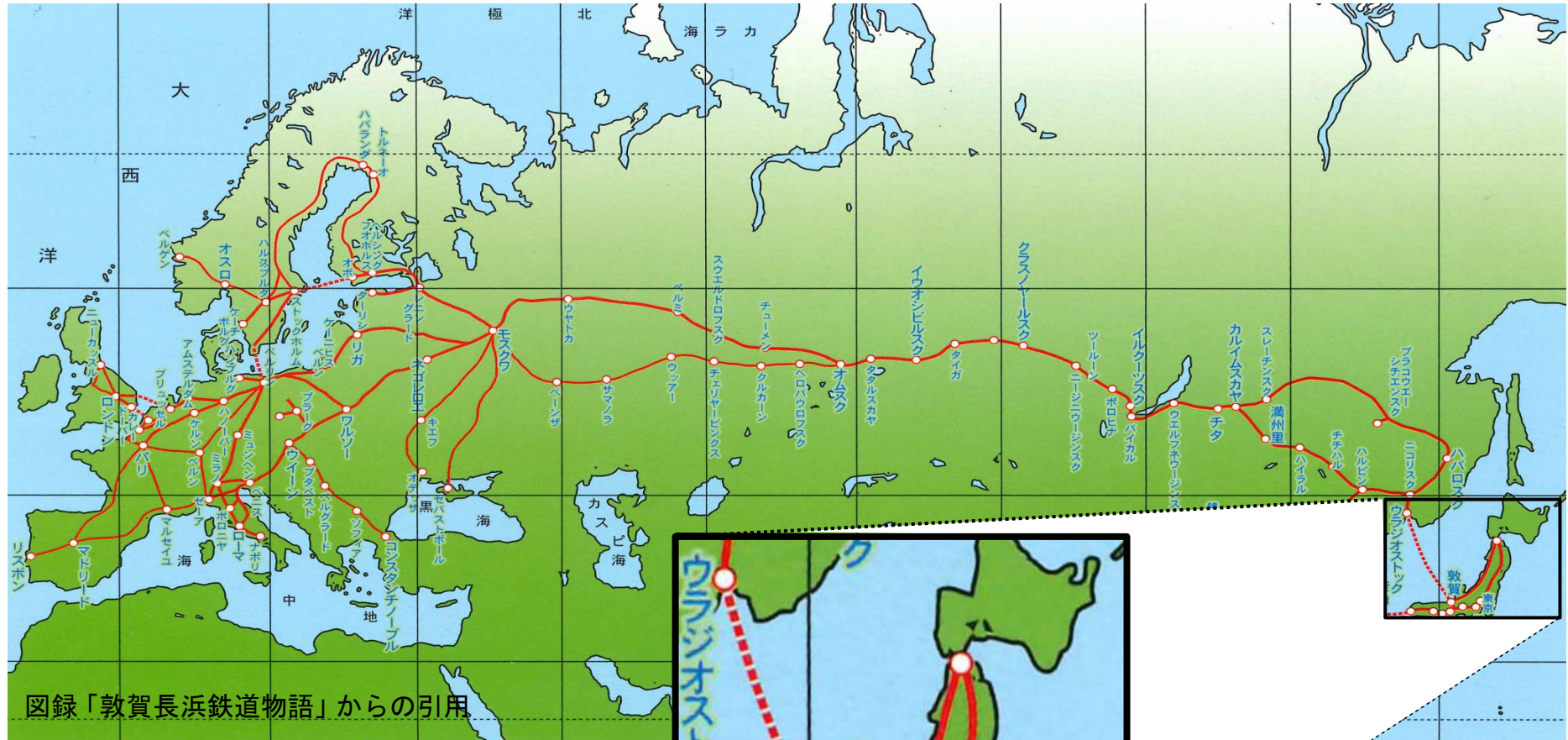
※福井県敦賀市の特産品・・・36 鯛鮓

※福井県南越前町の特産品・・・37 今庄そば

※42 シベリア経由欧亜連絡切符（敦賀市：個人蔵）

欧亜連絡路概略図

東京・新橋駅 ～(欧亜国際連絡列車)～ 敦賀・金ヶ崎駅 ～(定期航路)～ ロシア・ウラジオストク ～(シベリア鉄道)～ 欧州各地



図録「敦賀長浜鉄道物語」からの引用

ストーリー

【つなぐ。日本海と太平洋】

明治 17 年（1884 年）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 30 km 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ずを目にしながら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。

【鉄道がもたらした繁栄】

現在の長浜駅の喧騒から少し離れた所に、イギリス風の洋館がある。これは、明治 15 年に開業した初代長浜駅で、現存する日本最古の駅舎である。現在は鉄道スクエアと呼ばれ、旧北陸線の歴史を知ることができる資料館になっており、旧北陸線を運行していた蒸気機関車や電気機関車などを展示し、歴史を広く発信する役目を担っている。鉄道開業により長浜は、敦賀から、また京都・大阪からの物流の拠点であるターミナル駅として、人々が行きかう活気あるまちとなった。初代長浜駅の向かいにある「慶雲館」は、明治 20 年に明治天皇皇后の行幸啓の際に長浜駅から東京方面へ向かう休憩場所として、長浜の豪商が建てた和風の迎賓館である。鉄道によってもたらされた長浜の明治期の代表的な 2 つの建物は、今でもその和と洋のコントラストで長浜を訪れるお客様をお迎えしている。



滋賀と福井の県境にある柳ヶ瀬トンネル
明治 17 年当時日本最長を誇った



日本最古鉄道トンネル小刀根トンネルの内部
SL 運行当時のすずが現在も残る



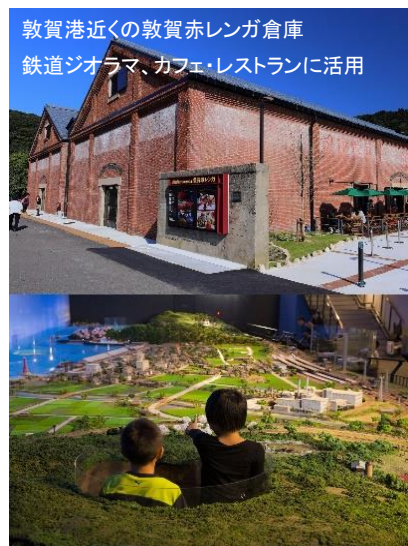
現存する最古の駅舎「旧長浜駅」
資料館として公開されている

一方、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るが、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。また、今庄は400年の歴史をもつ在来種そばの産地で、停車中にホームで食べる定番の「立ち食いそば」は、今庄駅発祥と言われ、親しまれた。今でも「今庄そば」と呼ばれ特産品となっており、これまで20年にわたって開催され続けている今庄宿でのイベントでは、毎年多くの人々に食され、賑わいを見せている。



【そして鉄道は海を越える】

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設されると、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「欧亜国際連絡列車」が開業した。ヨーロッパまでの最短であったこのルートで、歌人・謝野晶子はパリへと旅立ち、来日していた探検家アムンゼンは日本を発った。日本が初参加したストックホルムオリンピックで金栗四三が日本選手団が利用したのも、本ルートである。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。敦賀港にはこれまでに年に1、2回の大型外国クルーズ船が寄港しており、令和2年度には4回の寄港を予定している。これは「外国人を受け入れ、もてなす」という精神が今も変わらず根付いているということだけでなく、外国人に向けた着地型観光の受け皿が整ってきていることの証明と言えるだろう。また、令和2年度には資料館のリニューアルや、敦賀港駅舎等の建物の復元も予定しており、港周辺一帯が浪漫溢れる街並みを創出することとなる。鉄道と港の歴史が生んだ唯一無二の平和のストーリーは、これからも地域の人々によって大切に受け継がれ、発信され続けていくのである。



「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。敦賀港にはこれまでに年に1、2回の大型外国クルーズ船が寄港しており、令和2年度には4回の寄港を予定している。これは「外国人を受け入れ、もてなす」という精神が今も変わらず根付いているということだけでなく、外国人に向けた着地型観光の受け皿が整ってきていることの証明と言えるだろう。また、令和2年度には資料館のリニューアルや、敦賀港駅舎等の建物の復元も予定しており、港周辺一帯が浪漫溢れる街並みを創出することとなる。鉄道と港の歴史が生んだ唯一無二の平和のストーリーは、これからも地域の人々によって大切に受け継がれ、発信され続けていくのである。



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。

ストーリーの構成文化財一覧表

番号	ふりがな 文化財の名称 (※1)	指定等の状況 (※2)	ストーリーの中の位置づけ (※3)	文化財の所在地 (※4)
1	やながせ 柳ヶ瀬トンネル	未指定 (建造物)	長浜－敦賀間の県境にまたがるトンネル。明治 17 年の完成当時、国内最長の 1,352m。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 年の歳月を要した。このトンネルの完成は鉄道敷設技術の大きな進歩となった。	滋賀県 長浜市 福井県 敦賀市
2	ことね 小刀根トンネル	市指定有形	長浜－敦賀間にある明治 14 年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る。日本人技術者のみによる工事では京都～大津間に次いで 2 番目。	福井県 敦賀市
3	めがねばし 眼鏡橋	未指定 (建造物)	明治 14 年竣工。市街地を流れる水路を列車が渡るために建設された。現在の市街地に線路が引かれていたことや、当時の鉄道建築の技術を知る遺産である。	福井県 敦賀市
4	かしまがり 櫓 曲 トンネル	国登録有形	敦賀－今庄間にあり明治 26 年竣工。内壁、ポータルがすべてレンガ積みという特別な意匠が施されている。北陸線が北へ延伸される際に必要となったトンネルであり、現在は歩道として活用されている。	福井県 敦賀市
5	はばらちくてい 葉原築堤	未指定 (建造物)	敦賀－今庄間にある旧北陸線の線路跡。緩やかなカーブが特徴的であり、蒸気機関車運行当時の風景や旧北陸線の線路跡を知ることができる遺産である。現在は生活道路として活用されている。	福井県 敦賀市
6	はばら 葉原トンネル	国登録有形	敦賀－今庄間にあり明治 29 年竣工。南北のポータルに逋信大臣（元首相）の黒田清隆が揮毫した扁額「與國咸休」「永世無窮」が掲げられていたトンネル。北陸線が北へ延伸される際に必要となったトンネルであり、現在は生活道路として活用されている。	福井県 敦賀市
7	ふながや 鮎ヶ谷トンネル	国登録有形	敦賀－今庄間にあり明治 28 年頃竣工。トンネルの施行者は鉄道・トンネル建設の実績がなかった地元業者であったが、この施行により資金と技術を手に入れたといわれる。北陸線が北へ延伸される際に必要となったトンネルであり、現在は生活道路として活用されている。	福井県 敦賀市
8	そろじだに 曾路地谷トンネル	国登録有形	敦賀－今庄間にあり明治 28 年頃竣工。トンネル背面に砂防ダムが設けられているトンネル。北陸線が北へ延伸される際に必要となったトンネルであり、現在は生活道路として活用されている。	福井県 敦賀市

9	すいづ けいかん 杉津の景 観	未指定 (文化的景 観)	敦賀－今庄間にあった杉津駅から見える景色は、「北陸線屈指の車窓風景」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る。現在、杉津駅跡は北陸自動車道のパーキングエリアとなっており、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観光・写真撮影スポットとなっている。	福井県 敦賀市
10	だいいちかんのんじ 第一 観音寺トンネル	国登録有形	敦賀－今庄間にあり明治 27 年竣工。地元の材料を用いて低単価で施工されたトンネル。北陸線が北へ延伸される際に必要となったトンネルであり、現在は生活道路として活用されている。	福井県 敦賀市
11	だいにかんのんじ 第二 観音寺トンネル	国登録有形	敦賀－今庄間にあり明治 28 年頃竣工。建設当時の照明やコンセント等が遺されているトンネル。北陸線が北へ延伸される際に必要となったトンネルであり、現在は生活道路として活用されている。	福井県 敦賀市
12	まがりだに 曲 谷 トンネル	国登録有形	敦賀－今庄間にあり明治 28 年頃竣工。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るトンネル。北陸線が北へ延伸される際に必要となったトンネルであり、現在は生活道路として活用されている。	福井県 敦賀市
13	あしたに 芦 谷 トンネル	国登録有形	敦賀－今庄間にあり明治 27 年竣工。官給の厳選された材料によりできたトンネル。北陸線が北へ延伸される際に必要となったトンネルであり、現在は生活道路として活用されている。	福井県 敦賀市
14	いらだに 伊良 谷 トンネル	国登録有形	敦賀－今庄間にあり明治 28 年頃竣工。檜曲・葉原・山中トンネルと同じ意匠に整えられたトンネル。現在は生活道路として活用されており、南口からは、芦谷・曲谷トンネルが連続する様子を望むことができる。	福井県 敦賀市
15	やまなか 山 中 トンネル	国登録有形	敦賀－今庄間にあり明治 29 年に竣工。旧北陸線（敦賀－今庄間）で最長となるトンネル。岩盤の堅さや漏水の影響を受けた難工事の末、3 年かけて造られた。現在は生活道路として活用されており、毎年開催されるウォーキング大会では、多くの観光客がこの長くて真っ直ぐなトンネルを歩き、蒸気機関車運行当時の様子を体感している。	福井県 敦賀市 南越前町
16	い ど 行き止まりトンネル	未指定 (建造物)	山中スイッチバックの折り返し線の延伸トンネルであり、輸送量の多い車両が待避できるように掘られたトンネル。	福井県 南越前町
17	やまなかしんごうじょあと 山 中 信 号 所 跡	未指定 (遺跡)	敦賀－今庄間に現存する、唯一のスイッチバック跡である。25/1000 という単線の急勾配線路を列車が往来できるように、列車の折り返し線路と待避線路を併せ持っていた。	福井県 南越前町

18	やまなか 山 中 ロックシェッド	国登録有形	敦賀ー今庄間にあり昭和 28 年につくられた国内最初期のプレストレストコンクリート造の落石覆工である。峠越えをする蒸気機関車や線路を落石から守った遺構である。	福井県 南越前町
19	おおぎりえきあと 大 桐 駅 跡	未指定 (遺跡)	プラットフォーム跡が残る駅跡で、元々はスイッチバック式の大桐信号所であったが、地元住民の要望により、停車場に昇格した駅である。現在、地元区民によって設置された D51 形の動輪が展示されている。	福井県 南越前町
20	ゆのお 湯 尾 トンネル	国登録有形	今庄駅以北にあり明治 28 年頃竣工。旧北陸線トンネル群の中では最北に位置しているトンネルであり、敦賀ー今庄間で最南に位置する極曲トンネルと同様の仕様に揃えるため、内壁が全て煉瓦造りである。現在は生活道路として活用されており、地元小中学生の通学路としても毎日利用されている。	福井県 南越前町
21	やきさば やきさば 焼 鯖 と 焼 鯖 そうめん	未指定 (生活文化)	日本海側との交易が盛んであったことを示すものとして、焼鯖がある。農家へ嫁いだ娘のもとへ「五月見舞い」として届けられた。その焼鯖とそうめんを炊き合わせて作られる郷土料理が焼鯖そうめんである。	滋賀県 長浜市
22	はま 浜 ちりめん	未指定 (有形民俗)	水が豊富な長浜で精錬される絹織物（ちりめん）はその品質の良さで知られ、明治期の長浜の経済を支え、鉄道誘致の原動力となった。	滋賀県 長浜市
23	なかのごうえきあと 中 ノ 郷 駅 跡	未指定 (遺跡)	旧北陸線中ノ郷駅の跡。柳ヶ瀬越えのため、補機を付け替えるため、すべての車両が停車し、賑わったが、北陸線の付け替えにより、廃駅となった。	滋賀県 長浜市
24	でい けい ごうじょうき き かんしゃ D51形793号蒸気機関車	未指定 (美術工芸品)	昭和 17 年製造。北陸線をはじめ、東北・東海道・中央の各線を、昭和 45 年まで運行。屋外に保存されていたが、平成 15 年に北陸電化記念館の開館にあわせて同館内に展示された。	滋賀県 長浜市
25	きゅうながはまえきしゃ 旧 長 浜 駅 舎	県指定有形 鉄道記念物	現存する日本最古の駅舎。敦賀への基点駅として、また長浜ー大津間の鉄道連絡船の接続駅として、明治 15 年に建築された 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る。現在は鉄道資料館として公開されている。	滋賀県 長浜市
26	へんがく ばんせいえいらい 扁額「萬世永頼」	未指定 (美術工芸品)	旧北陸線柳ヶ瀬トンネル東口に掲げられていた石額。伊藤博文が揮毫し、この鉄道が世のために働いてくれることを、いつまでも長く頼りにするという意味。鉄道敷設にかかる明治政府の意気込みを示している。	滋賀県 長浜市
27	へんがく えいせいむきゅう 扁額「永世無窮」	未指定 (美術工芸品)	旧北陸線葉原トンネルの北口にあった石額。終わることなく、鉄路が役立つことを願うという意味。鉄道敷設にかかる明治政府の意気込みを示している。	滋賀県 長浜市

28	へんがく よこくかんきゅう 扁額「與國咸休」	未指定 (美術工芸品)	旧北陸線葉原トンネル南口にあった石額。黒田清隆が揮毫し、同盟国がことごとく盛んになることを願うという意味。鉄道敷設にける明治政府の意気込みを示している。	滋賀県 長浜市
29	へんがく こうかうじ 扁額「功和于時」	未指定 (美術工芸品)	旧北陸線山中トンネルの南口にあった石額。黒田清隆が揮毫し、事業の完成は時代の要請にあっているという意味。鉄道敷設にける明治政府の意気込みを示している。	滋賀県 長浜市
30	へんがく とくすいこうえい 扁額「徳垂後裔」	未指定 (美術工芸品)	旧北陸線山中トンネルの北口にあった石額。黒田清隆が揮毫し、この鉄道を完成させた徳は子々孫々まで残るという意味。鉄道敷設にける明治政府の意気込みを示している。	滋賀県 長浜市
31	きゅうながはまえき ごうぶんき 旧長浜駅29号分岐器 ポイント部	県指定有形 鉄道記念物	明治 13 年に長浜－敦賀間の鉄道建設のため、英国キャンメル社の製品を輸入し、鉄道局神戸工場で部品を製作、組み立てて敷設された。現存する日本最古のポイント部であり、主要な鉄道部品が外国製であった時代を語る遺産。	滋賀県 長浜市
32	けいいうんかん 慶雲館	国指定名勝	明治 20 年、明治天皇の京都市幸啓の帰路、鉄道連絡船から鉄道へ乗り換える間の立ち寄り処として、長浜港と長浜駅の間に建設した迎賓館。豪商浅見又蔵が私財を投じたもので、命名は伊藤博文と伝えられる。庭園は近代日本庭園の先覚者と呼ばれた七代目小川治兵衛の作庭で、国の名勝となっている。明治の長浜の繁栄を示す文化財であり、現在は盆梅展等が開催され、観光客で賑わいを見せている。	滋賀県 長浜市
33	くろかべ かん 黒壁ガラス館	国登録有形	第三百十銀行長浜支店の建物として、明治 33 年に建造された。壁が黒色だったため、黒壁銀行の愛称で親しまれ、商店が急増し鉄道のまちとして栄えた長浜の経済を支えた建造物である。現在はこの黒壁ガラス館を中心に、ガラスショップ、郷土物産展、カフェ、レストラン、工房・体験教室など 30 店舗が並び、黒壁スクエアと呼ばれる界隈が形成され、年間約 200 万人の観光客が訪れる滋賀県有数の人気観光スポットとなっている。	滋賀県 長浜市
34	きのもとしゆく 木之本宿	未指定 (伝統的建造物群)	地藏院の門前町として栄え、北国街道と北国脇往還が交わる宿場町で、旅人と木之本のお地藏さんの参拝客で賑わった。JR 西日本が運行する「SL 北びわこ号」の終着駅があり、蒸気機関車と所縁のあるまちとして、現在も観光客でにぎわいを見せている。	滋賀県 長浜市
35	めいじ とお 明治ステーション通り	未指定 (文化的景観)	旧長浜駅舎、慶雲館、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。	滋賀県 長浜市
36	たいざし 鯛 鮓	未指定 (生活文化)	敦賀駅にて蒸気機関車の補機の付け外しの時間を利用して販売された。敦賀湾近海で獲れた小鯛を利用した押し寿司で、今でも人気の駅弁である。	福井県 敦賀市

37	いまじょう 今 庄 そば	未指定 (生活文化)	今庄では、古くからそばの栽培が盛んであった。昭和初期、今庄駅のホームで鉄道職員や乗客が峠越えの準備時間を利用して今庄そばを食べたことで、「立ち食いそば」の文化が全国に広まったとされる。	福井県 南越前町
38	いまじょうえききゅうすいとう きゅうたんだい 今庄駅給水塔・給炭台	未指定 (建造物)	今庄駅構内に現存している遺構であり、今庄―敦賀間の峠越え前後に必要な石炭や水の補給に利用されていた。給水塔と給炭台が隣接して遺されているのは珍しく、現在では撮影スポットとなっている。	福井県 南越前町
39	いまじょうしゆく 今 庄 宿	未指定 (伝統的建造物群)	江戸時代の今庄は、旅人が京や江戸と北陸を行き来する際に必ず通る場所であったため、北陸の玄関口、宿場町として栄え、明治以降は鉄道交通の要所、基地としても栄えた。現在、宿場町・鉄道の町として栄えた今庄の当時のまちなみを体感できるイベントが毎年開催されており、多くの来訪者で賑わいを見せている。	福井県 南越前町
40	きゅうにゆーよく 旧 紐 育 スタンダード せきゆがいしやそうこ 石油会社倉庫	国登録有形	敦賀港が明治 32 年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。その貯蔵庫。明治 38 年竣工。現在は鉄道ジオラマやカフェ等に活用されている。	福井県 敦賀市
41	きゅうおおわだぎんこうほんてんほんかん 旧大和田銀行本店本館	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莊七により建設された。この銀行設立により、敦賀港の中小零細商人らが救われ、敦賀港は開港外貿易港、外国貿易港に指定された。現在は敦賀市立博物館として公開されている。	福井県 敦賀市
42	けい ゆ おう あれんらく シベリア経由欧亜連絡 きつぷ 切符	未指定 (歴史資料)	明治 45 年に運行開始となった欧亜国際連絡列車の切符。この切符一綴りで、東京から敦賀、ウラジオストクを経由してベルリンまで行くことができた。個人蔵。敦賀鉄道資料館にて複製を展示しており、本切符の背景にある敦賀の鉄道と港の歴史を学ぶことができる。	福井県 敦賀市
43	きゅうつるがみなとえきせん ろ 旧敦賀港 駅線路	未指定 (建造物)	敦賀駅と港を結ぶ線路の跡。明治 15 年の鉄道開業当初から港までの鉄路が敷かれており、敦賀駅の移転、港線の変遷を経て現在の線路跡となる。かつて旅客・貨物列車が走っていたが、貨物量の減少により、現在は廃線となった。	福井県 敦賀市
44	きゅうつるがみなとえき ご や 旧敦賀 港 駅ランプ小屋	市指定有形	明治 15 年に建てられ、列車の灯火に使用されるカンテラの燃料を保管する油庫。旧長浜駅舎と並び現存する最古の鉄道建築のひとつであり、庫内ではランプや燃料の保管状況が再現展示されている。	福井県 敦賀市
45	つるがこう けいかん 敦賀港の景 観	未指定 (文化的景観)	古来大陸との玄関口・日本海側海上交通の拠点として栄えた港で、明治以降は大陸に向かう国際貨客船の行き来で賑わった。大正 4 年に竣工した金ヶ崎岸壁には税関や敦賀港駅舎があったが、現在再現建物の建設が進められている。	福井県 敦賀市

- (※ 1) 文化財の名称には振り仮名を付けること。
- (※ 2) 指定・未指定の別、文化財の分類を記載すること（例：国史跡、国重文（工芸品）、県史跡、県有形、市無形、市史跡、未指定(建造物)、等）。なお、**未指定であっても文化財保護の体系に基づいた分類を記載**すること。
- (※ 3) 各構成文化財について、ストーリーとの関連を簡潔に記載すること（単に文化財の説明にならないように注意すること）。
- (※ 4) ストーリーのタイプがシリアル型の場合のみ、市町村名を記載すること（複数の都道府県にまたがる場合は都道府県名もあわせて記載すること）。

構成文化財の写真一覧

1 柳ヶ瀬トンネル



3 眼鏡橋



2 小刀根トンネル



4 檜曲トンネル



5 葉原築堤



6 葉原トンネル



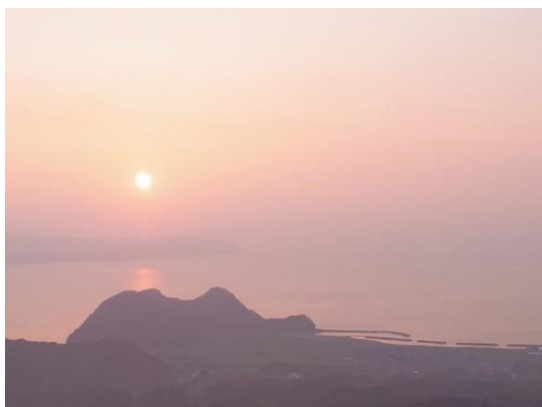
7 鮎ヶ谷トンネル



8 曾路地谷トンネル



9 杉津の景観



10 第一観音寺トンネル



11 第二観音寺トンネル



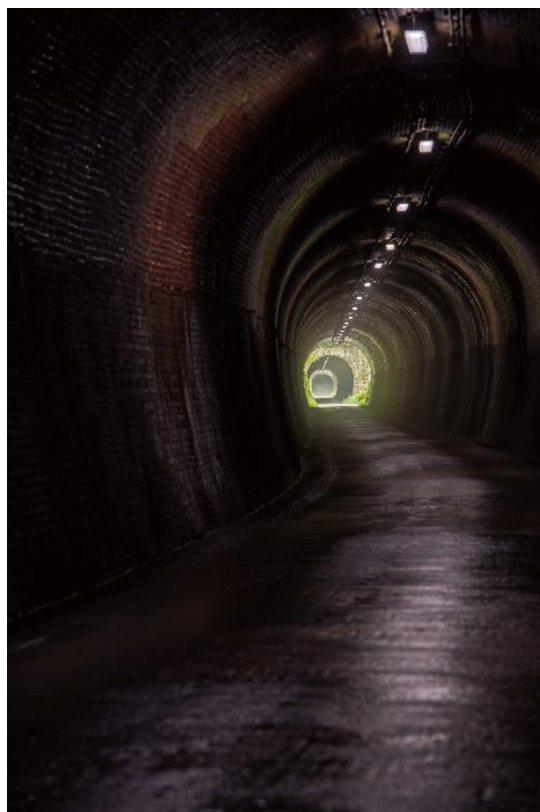
12 曲谷トンネル



13 芦谷トンネル



14 伊良谷トンネル



15 山中トンネル



16 行き止まりトンネル



17 山中信号所跡



18 山中ロックシェッド



19 大桐駅跡



20 湯尾トンネル



21 焼鯖と焼鯖そうめん



22 浜ちりめん



23 中ノ郷駅跡



24 D51形793号蒸気機関車



25 旧長浜駅舎



26 扁額「萬世永賴」



27 扁額「永世無窮」



28 扁額「與國咸休」



29 扁額「功和干時」



30 扁額「德垂後裔」



31 旧長浜駅 29 号分岐器ポイント部



32 慶雲館



33 黒壁ガラス館



34 木之本宿



35 明治ステーション通り



36 鯛鮓



37 今庄そば



38 今庄駅給水塔・給炭台



39 今庄宿



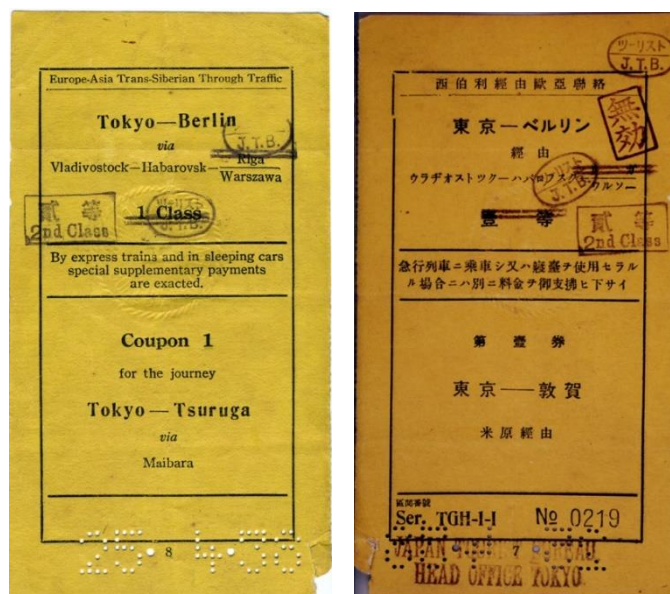
40 旧紐育スタンダード石油会社倉庫



41 旧大和田銀行本店本館



42 シベリア経由欧亚連絡切符



43 旧敦賀港駅線路



45 敦賀港の景観



44 旧敦賀港駅ランプ小屋

