

伝えたい

まちの遺産

旧北陸線の鉄道遺産 ―魔のトンネルと スイッチバック―

明治二十九年(一九〇六)に開通した旧国鉄北陸線の敦賀～今庄間(通称「杉津線」)は、昭和三十七年(一九六七)、北陸トンネルの開通により廃線となるまでの六十六年間にわたり北陸の産業・経済の発展に大きく貢献しました。

日本最初の鉄道開通は明治五年(一八七二)の横浜～新橋間で、二番目は明治十年(一八七七)の神戸～大阪間、三番目が旧北陸線で、明治十七年(一八八四)の敦賀～長浜間開通に始まり富山までの延長工事が進められました。しかし、「杉津線」と呼ばれた敦賀～今庄間は、山また山の難所であり、木ノ芽峠を避け敦賀湾寄りの山腹から山中峠を貫通させるルートが採用されましたが、数多くのトンネルを掘り進まなければならず、その苦労は並大抵のことではなかったようです。日清戦争による建設資材の不足や、水害・落盤・火事などの事故によりトンネル工事が難航し、着工から三年後の明治二十九年(一九〇六)に貫通しました。



待避ができないため、新保駅と葉原・山中両信号所には列車の折返し線と待避路線をあわせ持つ「スイッチバック」という施設がありました。これらは、後の北陸自動車道建設で埋まっていきましたが、山中信号所のスイッチバックと大桐駅ホームの遺構が残っています。



山中トンネル

伝えたい

まちの遺産

春日野道 ―国道八号の前身―

国道八号は、かつての北陸道を継承してきた道路で、福井県では嶺南地方と嶺北地方とをつなぐ重要な役目を担ってきました。



「桜橋」の眼下には、春日野道建設当時架けられた旧「桜橋」(町指定文化財)が存在する

明治時代に入り北陸道を荷車や馬車が往来するようになってからは、盛んに改良工事が行われ、新たな道路も次々と整備されていきました。しかし、急坂や冬季の積雪が多い敦賀～武生間においては、従来の木ノ芽峠越えのルートでは車馬が通行できないため、海岸部を通る車道が開かれていきました。

まず最初に整備されたのは、南条郡四郎丸と同郡河野浦を結ぶ「春日野新道」です。この路線は、武生から春日野を経て河野浦へ至り船で敦賀港へ輸送するというもので、明治七(一八七四)年に河野浦の北前船主、右近権左衛門や中村三



之丞らの民間資本により建設され、いわゆる有料道路として通行料金の徴収も認められていました。次いで明治九年には、敦賀側からも海岸道路が整備されましたが、本格的に敦賀～武生間を車道として結んだ「春日野道」の建設は、明治十八(一八八五)年になってからでした。その背景には、明治十四年に福井県が誕生したこと、同十七年に金ヶ崎～長浜間における国鉄北陸線開通の影響がありました。鉄道と海岸道路、北陸道をつなぎ、敦賀に集まった物資を嶺北地方へ流通させるという構想があったようです。

現在の国道八号の前身となった「春日野道」の全線開通の時期は不明ですが、春日野峠には石とレンガで積み上げられた「春日野トンネル」が今なお残っており、「明治十九年十二月」の記念銘があります。トンネルは「春日野マンパ」の愛称で親しまれ、当時入口付近には旅館や茶店があり、学校の遠足場所にもなっていたようです。

伝えたい

まちの遺産

木ノ芽峠城塞群

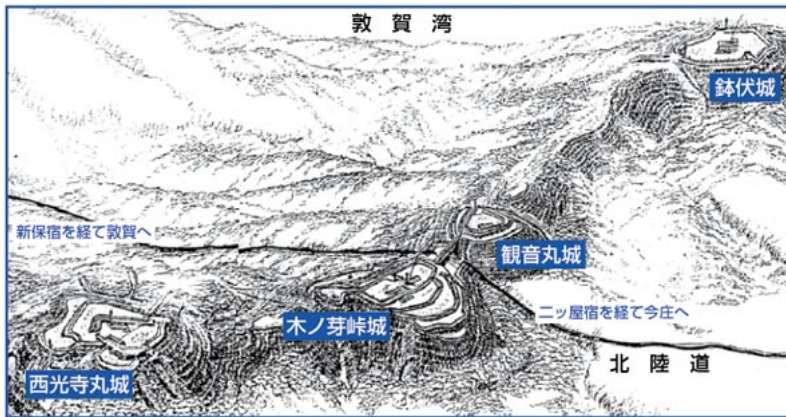
―北陸道の関門―

木ノ芽峠一带は敦賀から今庄・府中へ抜ける北陸道の関門にあたり、源平の合戦、南北朝期の動乱、戦国時代・一向一揆の争乱における戦場にもなり、古くから越前国の要書の地として重要視されてきました。

木ノ芽峠一带の尾根筋には、鉢伏城(七六二m)、観音丸城(八三〇m)、木ノ芽峠城(八二〇m)、西光寺丸城(六四三m)と呼ばれる四つの城跡が残っており、それぞれ独立した城でありながら峠の防衛線として連携を持った城塞群として構築されています。

四つの城のうち鉢伏城と木ノ芽峠城は、記録に残っていないものの南北朝期の築城と推定され、現在確認できる城の遺構は戦国時代のもので、観音丸城と西光寺丸城は、天正年間、一向一揆の城として構築されたようです。

城塞群のうち最も大きいのが、三五〇m x 一〇〇mの規模を有し、一向一揆の本陣にもなった木ノ芽峠城で、十数個の郭を有し、東側尾根筋は壮大な堀切で防備されています。観音丸城は、鉢伏山につながる背後の尾根を堀切で遮断し、砦を土塁で囲み周囲に横堀をめぐらせています。西光寺丸城は、木ノ芽峠城の東側に位置する二〇〇m x 二二〇mの城で、観音丸城と同様に四方を土塁で囲み、巨大な堀切で背後を防備しています。鉢伏山の山頂の鉢伏城は、城塞群では最も高いとこ



木ノ芽峠城塞群イメージ図

ろに築かれており基本的には詰め城として考えられます。木ノ芽峠城塞群は、越前朝倉氏・織田信長軍・一向一揆勢らによって築城・改修されてきたため複雑な様相をみせていますが、峠の陣城として他に類をみない貴重な城塞群といえます。

伝えたい

まちの遺産

旧右近家住宅西洋館

―日本海を臨む
北前船主の洋館―

は、昭和10年のことです。当時は昭和恐慌後の不景気な時代で、いわゆる「お助け普請」として窮民対策や地域経済の活性化にも効果があったようです。

西洋館は鉄筋コンクリート造の二階建てで、大きな切妻屋根には茶色のスペイン瓦が葺かれています。外観は一階がクリーム色の西洋漆喰を粗く塗ったスパニッシュ・スタイルで統一しているのに対し、二階はスイスのシャレー(山小屋)風で、ペランダを海に向かって突き出し、外壁は檜の丸太を積み上げた校倉造になっています。

館内に入ると、一階はスパニッシュをベースとしたインテリアで、玄関ホールの床や暖炉周りに貼られたイスラム紋様のタイル、玄関のグリル(格子戸)や暖炉の鍛冶細工、階段の手すりなどすみずみのデザインまで気配りがなされています。その一方で二階には桐材の床や付書院を備えた10畳



建築当初の西洋館

の和室が設けられています。洋館の中に和室があるのは珍しいことではありませんが、温暖な地中海沿岸の石造様式と冷涼な山岳地帯の木造様式を組み合わせた洋館は異例で、設計・施工に携わった大林組の建築にはおろか世界でもここだけだといわれています。

施主の11代権左衛門は幼少期を河野で過ごし、神戸に移ってからは当時流行していたスパニッシュの洋館に住んでいました。夏の休暇には河野に帰り家族で過ごすのが先代からの習わしであり、一夏の別荘としての利用を考え一階の外内には住み慣れたスパニッシュを選んだのでしよう。一方、二階と屋根の形状をシャレー風にしたのは、切妻屋根と校倉造が日本の伝統建築に近く、海上から眺めたときの見映えや日本家屋が建ち並ぶ浜辺の景観に融和させるためだったのではないのでしょうか。



一階がスパニッシュ、二階はスイスのシャレー(山小屋)風

伝えたい

まちの遺産

国史跡

仙山城跡

一、越前国府を望む
屈指の天然要塞

豊かな自然あふれる仙山は、以前より町のシンボルとして多くの人々に愛され親しまれてきました。その中でも良好に残る山頂の山城と城下の遺跡は、昭和9年と54年に国史跡の指定を受け、歴史学習・生涯学習の場として広く活用されています。

仙山城は鎌倉時代末期、越後の三島郡瓜生村から移ってきた瓜生保の父・衡によって築城されたと言われています。以来、斯波氏、甲斐氏、河合氏などの城主を迎え、天正元年（一五七二）、織田信長の北陸攻めで廃城となるまでの約250年間、越前の玄関口をおさえる重要な城となりました。

山城は標高492mの山頂付近に築かれています。険しい地形を利用した天然の要塞で、切り立った崖が壁となつて敵を容易に近づけさせません。山頂からは武生方面や今庄方面が一望でき、北陸道を通つてやってくる敵の様子を監視することができます。

山頂の「本丸」から延びる幾筋かの尾根筋に大小さまざまな曲輪（平坦面）が造られています。昭和47年から52年にかけて行われた発掘調査では、「東御殿」「西御殿」で建物の礎石が見つかりました。自生する木の根等に破壊され崩れている部分も多く、建物の性格など詳しいことはわかっていませんが、見張り台や兵が駐屯する建物であったのではないかと考えられています。これらの曲輪は堀切で区切られ、尾根つたいに迫る敵の侵入を防いでいます。また、「西御殿」には「殿池」と呼ばれる小池があり、この池は夏でも水が枯れることはないと言われ、城中の貴重な水源になっていました。

この他にも、新田義貞の夫人・公当内侍が敵から一時的に身を隠したと言われる「姫穴」や、仙山城落城の際、姫や侍女たちが袿をかけて飛び降り自害したと伝わる「袿掛岩」など、仙山城には見所がたくさんあります。登山道はいくつかありますが、なるべく多くの史跡を見学するなら居館跡から登る登山道がおすすです。建物の礎石や堀切は発掘調査のあとに整備され、実際に見学できるようになっていますので、春になったらハイキングもかねて一度登ってみてはいかがでしょうか。

