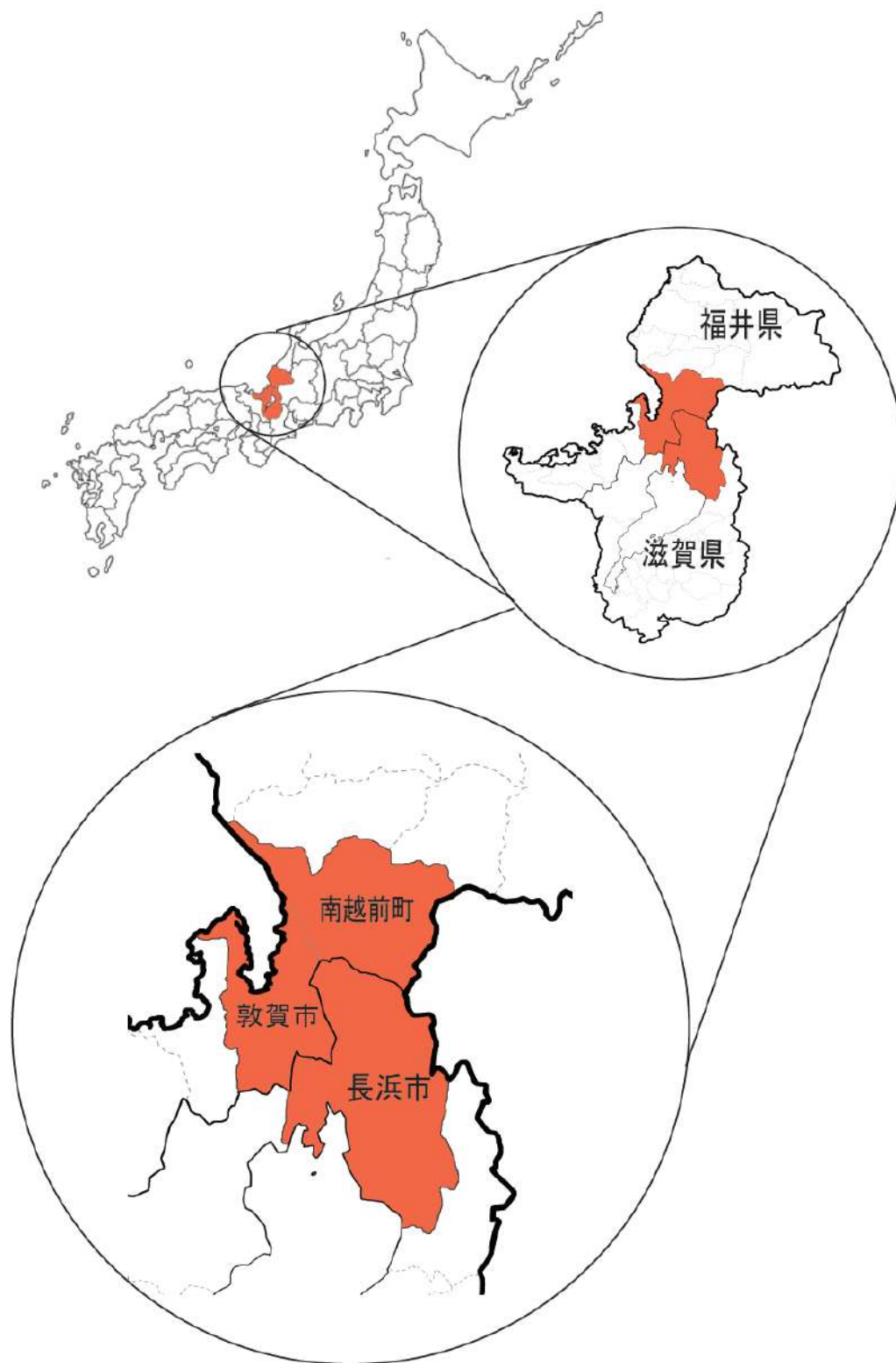
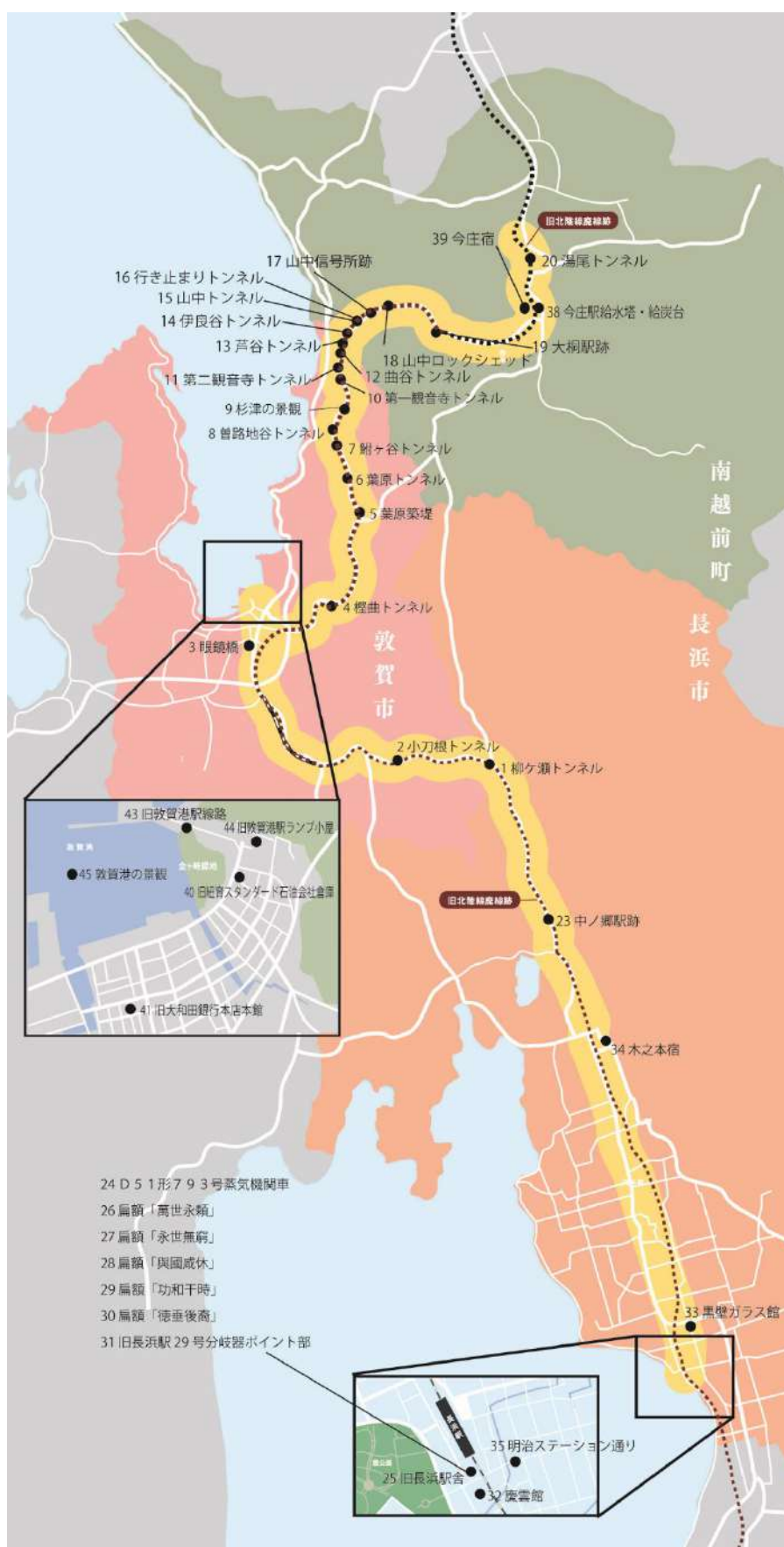


① 申請者	滋賀県 長浜市 福井県 敦賀市 ◎南越前町	② タイプ	地域型 / シリアル型 A B C D E
③ タイトル			
(ふりがな)	うみをこえたてつどう ～せかいへつながる てつろのきせき～		
海を越えた鉄道 ～世界へつながる 鉄道のキセキ～			
④ ストーリーの概要 (200字程度)			
ここに1枚の切符がある。今から約100年前に運行されていた欧亜国際連絡列車は、この切符で東京からベルリンまでの渡航が可能であった。シベリア鉄道の発着地であるウラジオストクと敦賀を結ぶ鉄道連絡船の就航により、鉄道は海を超え欧州へとつながった。 なぜ敦賀駅に国際列車が発着していたのか？それは、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。日本海と太平洋をつなぐプロジェクトとして、琵琶湖－敦賀間の鉄道敷設が閣議決定されたのだ。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

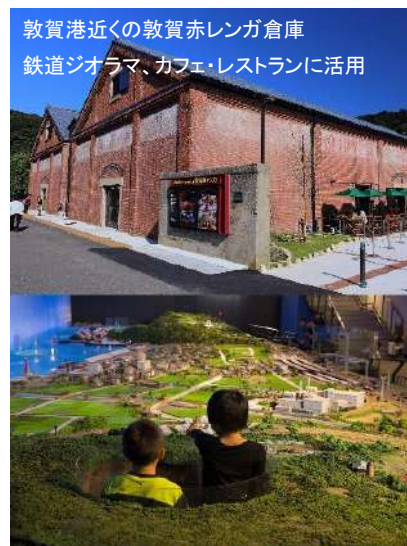
一方、敦賀ー今庄間では急勾配を多くの貨物を積んで越えるために、補機（列車を後ろから押すもう 1 台の蒸気機関車）を連結する必要がある、敦賀駅、今庄駅では補機の付け外しのために全ての機関車が停車した。その作業時間を目当てに敦賀駅では「立ち売り」で「鯛鮓」が販売され、今でも駅弁やお土産に人気の定番商品となっている。また、今庄は 400 年の歴史をもつ在来種そばの産地で、停車中にホームで食べる定番の「立ち食いそば」は、今庄駅発祥と言われ、親しまれた。今でも「今庄そば」と呼ばれ特産品となっており、これまで 20 年にわたって開催され続けている今庄宿でのイベントでは、毎年多くの人々に食され、賑わいを見せている。



立ち食いそば(今庄駅)

【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、それに伴い敦賀ー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 年には東京の新橋ー金ヶ崎（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、探検家アムンゼンは来日した。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ら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。

敦賀港近くの敦賀赤レンガ倉庫
鉄道ジオラマ、カフェ・レストランに活用命のビザの物語を今に伝える施設
「人道の港 敦賀ムゼウム」

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	はばらちくとい 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「興國咸休」「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 鮒ヶ谷トンネル	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 曽路地谷 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。樫曲・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－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－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 (無形民俗)	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－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。鉄道敷設にかけ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、鐵路が役立つことを願うという意味。鉄道敷設にかけ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「功和干時」	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、この鉄路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	第百三十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 (宿場町)	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	たいずし 鯛 鮓	未指定 (無形民俗)	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 (無形民俗)	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木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 (宿場町)	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 ぶ 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・敦賀市立博物館寄託。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いた。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

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



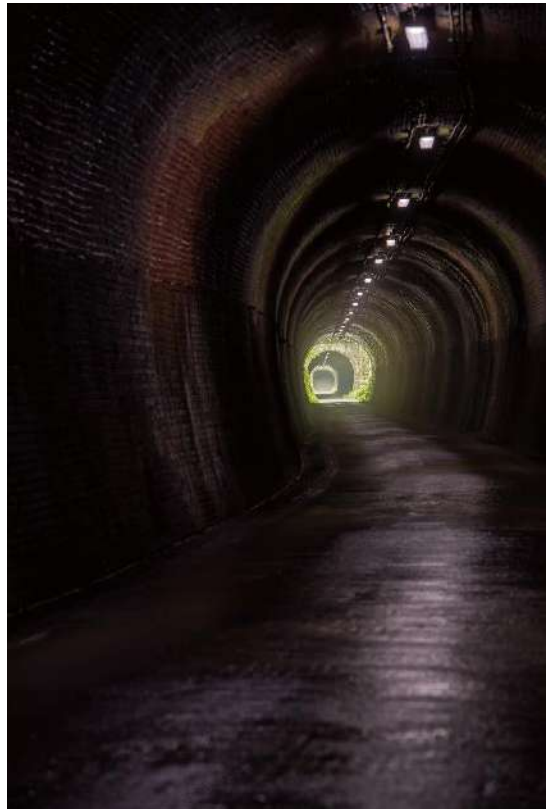
12 曲谷トンネル



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 シベリア経由欧亜連絡切符



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



日本遺産を通じた地域活性化計画

(1) 将来像 (ビジョン)

〇目標とする未来像

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、福井県敦賀市、南越前町には、今後大きな転機が訪れる。それは、2023年春に予定されている北陸新幹線敦賀開業である。敦賀市では「北陸新幹線敦賀開業に向けた敦賀市行動計画」(H31.3)を策定し、行政・民間企業・関係団体などが一丸となって開業効果を最大限に引き出すことができるよう、具体的な行動方針を定めて取り組んでいる。方針として、敦賀駅および駅周辺のまちづくりや、金ヶ崎周辺の整備計画、大型外国クルーズ船寄港時の着地型観光の充実を図ることで、鉄道と港の両方から、国内外の観光客の受け入れを可能とする。日本遺産認定後は、国内外の観光客を出迎える玄関口となる敦賀市を交流拠点とし、長浜市、南越前町を含めた3つのエリアの周遊観光を図り、各エリアの地域住民と観光客との交流から地域活性化を実現する。

(2) 地域活性化のための取組の概要

〇将来像を実現するための取組み**(1) 文化財の魅力を公開發信するための基盤を整える****①公開活用整備事業**

- ・長浜鉄道スクエア、敦賀鉄道資料館および今庄まちなみ情報館などの鉄道遺産に関する情報を発信する施設において、展示物の多言語化や、公衆無線LAN環境整備および多言語対応QRコード等の導入により、インバウンド対応を実施する。
- ・北陸新幹線敦賀開業を契機に、敦賀駅からの周遊コースを設定し、南越前町や長浜市への運行バスやレンタカーなど二次交通の検討や、マイカーで観光する場合の対応を強化する。
- ・現地に來たからこそ楽しめる体験型観光を可能にするため、山中スイッチバック跡の復元や敦賀駅転車台の金ヶ崎緑地への移設・復元を行う。

(2) 地域住民が文化財の魅力を、知る、語る、誇りに思う**①人材育成事業**

- ・ボランティアガイドの育成により、より一層質の高いガイドを行うことで、観光客へのおもてなしの向上と地域の活性化を目指す。

②普及啓発事業

- ・日本遺産ストーリーについて地元住民が再認識できるよう、勉強会やシンポジウムなどを実施する。
- ・鉄道遺産の魅力を次世代へ継承するため、長浜鉄道スクエア、敦賀鉄道資料館および今庄まちなみ情報館などの鉄道遺産に関する情報を発信する施設において、子どもを対象にした教育素材の提供や学習会を開催する。

(3) 文化財の魅力をより深く知り、より長く保つことでストーリーを広げる**①構成文化財調査研究推進事業**

- ・日本遺産のストーリーを構成しながらもこれまでに十分な調査研究が行われていない未指定の構成文化財の調査研究を実施し、魅力の磨き上げを行う。また、今庄宿においては、重要伝統的建造物群保存地区の選定に向けた取り組みをさらに進め、まちなみの保存とともに構成文化財としての魅力向上を促進させる。

(4) 日本遺産ストーリーの魅力を国内外に発信**①国内への魅力発信事業**

- ・鉄道が日本海側で初めて敷設された歴史や、鉄道敷設によるヨーロッパとの結びつき、鉄道の峠越えのストーリーを各市町の持つ既存のホームページやSNS等を活用して発信する。

②インバウンド向け魅力発信事業

- ・多くの外国人観光客を乗せた大型クルーズ客船の敦賀港寄港等に併せて、既存のガイドブック・マップ・展示パネル等の多言語化を実施する。また、敦賀港寄港に併せて開催するイベント等で、日本遺産ストーリーや鉄道遺産の魅力を訴求し、外国人ファンを増やすことで、外国人観光客の誘客に力を入れる。

〇組織編成、連携方法

長浜市、敦賀市および南越前町はこれまで、各市町単独で鉄道遺産を活用したまちづくりに取り組んでいたが、広域的な誘客に取り組むため、2017年10月に「長浜市・敦賀市・南越前町観光連携協議会」を設立した。現在、鉄道遺産をとりまく環境の整備や情報発信を行い、県境を越えた広域観光を推進している。今後はこれまでの取組をさらに充実させ、遺産の保存や活用を促すために、鉄道遺産の魅力やそれらにまつわるストーリーに共感し、応援する人々を増やしていく取組をすすめる。また、JR敦賀駅構内にある敦賀観光案内所および敦賀鉄道資料館を、3つのエリアを周遊する案内拠点とし、長浜鉄道スクエアおよび今庄まちなみ情報館を日本遺産のストーリーおよび構成文化財を詳しく知るための拠点施設に位置付けるなど、連携した取組を進める。

(3) 自立的・継続的な取組

今後3年間に、継続的かつ重点的に取り組む内容は以下の通りである。

- ・各種ツアー造成の展開、受入れ環境の整備 (令和2年度～令和3年度)
- ・人材育成事業などの受入れ体制の充実と普及啓発活動の推進 (令和2年度～令和3年度)
- ・情報発信や公開活用に向けたPR、外国人誘客、構成文化財の調査研究 (令和3年度～令和4年度)

補助事業期間が終了した後は、各地の特産品を使い、鉄道遺産にちなんだ商品開発を行うとともに、ガイド紹介料、体験型イベントの参加料などの収益を活用して、事業が継続して地域に根づく仕組みを作る。さらに、開発した商品や企画したツアーなどをふるさと納税の返礼品に充てることで、ふるさと納税による寄附金も活用していく。また、民間事業者主体で実施する事業については、クラウドファンディング制度を活用することで継続した収益事業を行う。

協議会の事業については、鉄道関連施設や民間鉄道会社、第三セクター鉄道などの地域鉄道事業者、新聞社などの報道機関との連携を図り、経済的支援や事業協力を得て、事業の維持継続・発展を目指す。

(4) 実施体制

(協議会名称)

(仮称) 福滋鉄道遺産回廊地域活性化推進協議会

(構成・協力団体)

長浜市(観光振興課、歴史遺産課)

敦賀市(観光交流課、人道の港発信室、新幹線まちづくり課、新幹線整備課、ふるさと創生課、教育委員会)

南越前町(観光まちづくり課、教育委員会)

(公社)長浜観光協会、(一社)敦賀観光協会、(一社)南越前町観光連盟、(一社)南越前町今庄観光協会、長浜商工会議所、敦賀商工会議所、南越前町商工会、奥びわ湖観光ボランティアガイド協会、NPO法人 長浜ボランティアガイド協会、観光ボランティアガイドつるが、南越前町今庄観光ボランティアガイド協会、NPO法人 今庄旅籠塾、鉄道遺産活用まちづくり推進委員会、金ヶ崎周辺施設整備計画策定委員会、JR西日本、NEXCO中日本、敦賀活性化支援協議会、NPO法人タツ、(株)丹青社、港都つるが(株)、福井県並行在来線準備会社、滋賀県・福井県各新聞社、福井県教育庁、滋賀県教育委員会 等

(外部プロデュース・アドバイザー団体)

(一財)碓井峠交流記念財団、小坂まちづくり会社、(公財)交通文化振興財団、西日本鉄道OB会、大桐区、足田区、蜂谷あす美氏(旅行・鉄道関連のライター)、日本鉄道保存協会 等

【(仮称)福滋鉄道遺産回廊地域活性化推進協議会】

〈受入環境整備部会〉

○関連事業

(6)①、②、③、④

(7)①、③、④、⑤、⑧、⑩、⑪、⑬、⑭、⑮、⑯、
⑳

○事務局

敦賀市観光交流課

○協力団体

NEXCO中日本、JR西日本等

○外部アドバイザーなど

鉄道ミュージアム等の運営団体

〈人材育成・啓発部会〉

○関連事業

(6)⑤、⑥、⑦

(7)②、⑮

○事務局

南越前町観光まちづくり課

○協力団体

各市町のボランティアガイド団体、今庄旅籠塾等

○外部アドバイザーなど

西日本鉄道OB会、大桐区(南越前町)、
足田区(敦賀市)

〈情報発信部会〉

○関連事業

(6)⑨、⑩

(7)⑥、⑦、⑨、⑫、⑰

○事務局

長浜市観光振興課

○協力団体

各市町の観光協会、商工会、地方新聞社等

○外部アドバイザーなど

蜂谷あす美氏(旅行・鉄道関連のライター)

〈調査研究部会〉

○関連事業

(6)⑧

○事務局

南越前町教育委員会

○協力団体

福井県教育庁、滋賀県教育委員会等

○外部アドバイザーなど

日本鉄道保存協会

3市町は2017年10月に「長浜市・敦賀市・南越前町観光連携協議会」をすでに設立、2018年5月に公益社団法人長浜観光協会、一般社団法人敦賀観光協会、一般社団法人南越前町観光連盟が追加加盟している。日本遺産認定にあたり、様々な取組を進めていくために、経済団体である商工会、商工会議所や鉄道遺産の景観形成と保護に汗をかいておられる地域住民の方々、軽妙な語り口で遺産の魅力を伝えているボランティアガイド団体等と連携し、新たな組織「(仮称)福滋鉄道遺産回廊地域活性化推進協議会」を設立する。この協議会運営については、関係省庁や各県との連携を図りながら、事業実施に際しては、各市町の担当課を事務局とする部会を設置し、鉄道開通時のまちなみを知る地域住民や、元国鉄職員を外部プロデューサーやアドバイザーとして活用する等、効果的な取り組みを進める。

(5) 地域活性化計画における目標と期待される効果

定量的評価：別紙①のとおり

期待される効果：

北陸新幹線敦賀開業により国内外の観光客を出迎える玄関口となる敦賀市を交流拠点とする
ことで、3市町にまたがる鉄道遺産を結ぶエリアの一体的かつ広域的な観光振興が図られると
ともに、交流人口が拡大し、地域経済の活性化が見込まれる。これにより、持続可能な経済活
動が生まれ、観光消費の拡大による地域経済の好循環を生み出すことができる。また、一方で
鉄道遺産を歴史的価値あるものとしての評価を行うことで、地域住民の関心が高まり、文化財
の保存活用が図られ、生活の中で生きている文化財として次世代へ受け継がれていく。

(6) 地域文化財総合活用推進事業(日本遺産)

別紙②のとおり

事業費：

令和2年度：

6,500千円

令和3年度：

66,500千円

令和4年度：

10,000千円

(7) その他事業

別紙③のとおり

（５）地域活性化計画における目標と期待される効果

設定目標Ⅰ：	日本遺産を活用した集客・活性化		
計画評価指標：	観光客入込み数		
具体的な指標：	3市町における観光客入込み数の増加		
関連事業：	(6)①、②、③、④、⑨ (7)①、③、④、⑤、⑥、⑦、⑧、⑪、⑫、⑬、⑭、⑯、⑰、⑱、⑳		
目標値：	令和元年度	1,150万人	⇒ 令和8年度 1,618万人
設定根拠：	平成30年度の観光客入込み数（3市町合計）は約1,117万人であり、令和元年度には1,150万人の入込み数があると想定し、令和元年度からは毎年度伸び率5%を設定。		
設定目標Ⅰ：	日本遺産を活用した集客・活性化		
計画評価指標：	外国人観光客数		
具体的な指標：	3市町における外国人観光客入込み数の増加		
関連事業：	(6)①、②、③、④、⑨ (7)①、③、④、⑤、⑥、⑦、⑧、⑪、⑫、⑬、⑭、⑯、⑰、⑱、⑳		
目標値：	令和元年度	69,000人	⇒ 令和8年度 84,000人
設定根拠：	平成30年度の外国人観光客入込み数（3市町合計）は約68,000人であり、令和元年度には69,000人の入込み数があると想定し、令和元年度からは毎年度伸び率3%を設定。		
設定目標Ⅱ：	日本遺産を核としたコミュニティの再生・活性化		
計画評価指標：	地域の文化に誇りを感じる住民の割合		
具体的な指標：	各市町における住民意識（「まちに住みたい」と感じる住民の割合）の動向		
関連事業：	(6)⑤、⑥、⑦、⑧、⑩ (7)②、⑥、⑨、⑮、⑰		
目標値：	令和2年度	47%	⇒ 令和8年度 84%
設定根拠：	3市町が総合計画や総合戦略を策定した際に実施した調査をもとに、令和2年度の目標を設定し、令和2年度からは毎年度伸び率10%を設定。		
設定目標Ⅲ：	日本遺産に関する取組を行うための持続可能な体制の維持・確立		
計画評価指標：	日本遺産への協力団体数		
具体的な指標：	各市町における地域活性化計画事業に協力する団体（企業等）数		
関連事業：	(6)③、④、⑦、⑧ (7)①、⑥、⑦、⑩、⑪、⑬、⑭、⑰、⑱、⑳		
目標値：	令和元年度	3団体	⇒ 令和8年度 24団体
設定根拠：	長浜市・敦賀市・南越前町観光連携協議会に加盟する自治体以外の団体数を基準値とし、令和2年度からは毎年3団体ずつ増加すると想定。		
設定目標Ⅳ：	その他		
計画評価指標：	その他		
具体的な指標：			
関連事業：			
目標値：	平成年度		⇒ 平成年度
設定根拠：			

※黄色で着色したセルの内容は変更しないでください。

※目標Ⅰ～Ⅳを複数設定する場合は、設定目標～設定根拠までをコピーして欄を増やしてください。

（6）地域文化財総合活用推進事業（日本遺産）

事業①： 鉄道資料展示施設における展示の充実およびインバウンド環境整備					
事業区分：		活用整備		事業期間：	令和 2 年度 ～ 令和 3 年度
事業費：		令和2年度： 1,500千円	令和3年度： 23,000千円	令和4年度： 0千円	
事業概要：		長浜鉄道スクエアや敦賀鉄道資料館および今庄まちなみ情報館などの鉄道資料展示施設において、旧北陸線の歴史や日本遺産についての展示を充実させる。また、多言語化のための展示替えを実施し、公衆無線LAN環境整備および多言語対応QRコード等の導入によるインバウンド対応も実施する。			
具体的な指標：		利用者アンケートによる鉄道遺産に対する満足度調査			
目標値：		令和 2 年度	10 %	⇒	令和 8 年度 60 %
事業②： 観光客の受入環境整備					
事業区分：		活用整備		事業期間：	令和 2 年度 ～ 令和 3 年度
事業費：		令和2年度： 1,000千円	令和3年度： 12,000千円	令和4年度： 0千円	
事業概要：		バスや車の駐車スペースや、来訪者の休憩所となるポケットパークを構成文化財周辺に設置する。来訪者の滞在時間を延ばすために、ポケットパークには、四阿・ベンチ・外灯・公衆便所等を設置する。			
具体的な指標：		利用者アンケートによる鉄道遺産に対する満足度調査			
目標値：		令和 2 年度	10 %	⇒	令和 8 年度 60 %
事業③： 広域観光周遊ルート作成					
事業区分：		活用整備		事業期間：	令和 3 年度 ～ 令和 3 年度
事業費：		令和2年度： 0千円	令和3年度： 5,500千円	令和4年度： 0千円	
事業概要：		新幹線利用客や港から来港される観光客が、3市町にまたがる鉄道遺産を広域的に周遊できるよう、モニターツアーを実施して、敦賀駅・敦賀港発着の周遊ルートを作成し、蒸気機関車の運行当時の歴史ストーリーを追体験できるツアーを商品化する。また、I C T技術を活用したモバイルスタンプラリーを実施し、参加者の動向データをツアー商品の販売促進に結び付ける。			
具体的な指標：		日本遺産に関する旅行商品数			
目標値：		令和 2 年度	0 件	⇒	令和 8 年度 5 件
事業④： 体験型観光コンテンツの造成					
事業区分：		活用整備		事業期間：	令和 2 年度 ～ 令和 3 年度
事業費：		令和2年度： 500千円	令和3年度： 12,000千円	令和4年度： 0千円	
事業概要：		投炭体験や旧国鉄職員に扮する変装体験等を通して、訪問者に日本遺産ストーリーを体感してもらうために、鉄道資料展示施設等を整備する。			
具体的な指標：		利用者アンケートによる鉄道遺産に対する満足度調査			
目標値：		令和 2 年度	10 %	⇒	令和 8 年度 60 %
事業⑤： 鉄道遺産ガイド育成及びガイドマニュアル作成					
事業区分：		人材育成		事業期間：	令和 2 年度 ～ 令和 3 年度
事業費：		令和2年度： 3,500千円	令和3年度： 2,500千円	令和4年度： 0千円	
事業概要：		鉄道遺産の魅力を観光客に伝えるガイドの発掘・育成をするために、ガイドマニュアルの作成及び研修会、各地域でのガイド交流会等を開催する。また、外国人を案内できるように、多言語マニュアルおよび多言語対応研修会も開催する。			
具体的な指標：		ガイド出勤人数（3市町のガイド団体の合計）			
目標値：		令和 元 年度	3,400 人	⇒	令和 8 年度 6,000 人

事業⑥：	歴史教育の実施				
事業区分：	普及啓発		事業期間：	令和 3 年度 ～ 令和 4 年度	
事業費：	令和 2 年度：	0 千円	令和 3 年度：	500 千円	令和 4 年度：1,000 千円
事業概要：	鉄道が全国でも先駆けて敷設された経緯や、これによりもたらされた様々な文化を後世へ継承するため、事業⑩で制作した教育動画を学校の授業等で活用し、ワークショップの開催や地元生徒による取材・新聞制作などを実施する。				
具体的な指標：	日本遺産の認知度（3市町の鉄道遺産が日本遺産に認定されたことを知る住民の割合）				
目標値：	令和 元 年度	0 %	⇒	令和 8 年度	80 %
事業⑦：	鉄道遺産により伝承された文化・歴史研究シンポジウム開催				
事業区分：	普及啓発		事業期間：	令和 3 年度 ～ 令和 4 年度	
事業費：	令和 2 年度：	0 千円	令和 3 年度：	1,000 千円	令和 4 年度：1,000 千円
事業概要：	鉄道遺産に関して研究している大学や団体による研究発表会、シンポジウム及び企画展等を開催することで、鉄道遺産の歴史ストーリーやそれによってもたらされた文化の理解を深める。				
具体的な指標：	日本遺産の認知度（3市町の鉄道遺産が日本遺産に認定されたことを知る住民の割合）				
目標値：	令和 元 年度	0 %	⇒	令和 8 年度	80 %
事業⑧：	構成文化財の調査・研究事業				
事業区分：	調査研究		事業期間：	令和 3 年度 ～ 令和 4 年度	
事業費：	令和 2 年度：	0 千円	令和 3 年度：	3,000 千円	令和 4 年度：3,000 千円
事業概要：	日本遺産認定に係る構成文化財を調査・整理し、未指定文化財の情報を収集する。				
具体的な指標：	国登録有形文化財への登録数				
目標値：	令和 元 年度	14 件	⇒	令和 8 年度	26 件
事業⑨：	案内看板等の整備および既存ガイドブック・マップ等の多言語化				
事業区分：	情報コンテンツ作成		事業期間：	令和 3 年度 ～ 令和 4 年度	
事業費：	令和 2 年度：	0 千円	令和 3 年度：	5,000 千円	令和 4 年度：5,000 千円
事業概要：	各構成文化財の解説設備の整備や、案内看板・標識の設置および多言語化を進める。また、既存のガイドブック・マップ・ポスターの多言語化による外国人への情報発信も実施する。多言語化については、ユダヤ人が使用するヘブライ語等でも対応する。				
具体的な指標：	SNS 上の情報発信の「いいね」の数				
目標値：	令和 元 年度	0 回	⇒	令和 8 年度	2,000 回
事業⑩：	教育用動画の制作				
事業区分：	情報コンテンツ作成		事業期間：	令和 3 年度 ～ 令和 3 年度	
事業費：	令和 2 年度：	0 千円	令和 3 年度：	2,000 千円	令和 4 年度：0 千円
事業概要：	鉄道が全国でも先駆けて敷設された経緯や、これによりもたらされた様々な文化を学習することができる動画を制作し、学校の授業・ワークショップ等（事業⑥）で活用する。				
具体的な指標：	SNS 上の情報発信の「いいね」の数				
目標値：	令和 元 年度	0 回	⇒	令和 8 年度	2,000 回

(7) その他事業

事業①:	旧北陸線トンネル群を活用したウォーキング大会等の開催		
実施主体:	南越前町今庄観光協会	事業期間:	平成 15 年度 ~
事業概要:	現在も生活道路として利用されている旧北陸線のトンネル群やスイッチバック跡等の鉄道遺産を巡り、鉄道遺産の魅力を体感するウォーキング大会を毎年開催している。認定後は、民間旅行会社や各市町の観光協会・観光連盟と連携を図り、バスツアー等の旅行商品として、開催することを検討する。また、トンネル群を走行するサイクリング大会を開催し、観戦目的での観光客の集客を図ることも検討する。 毎年開催されている「旧国鉄北陸線ウォーキング大会」の様子  		
事業②:	園児・小中学生対象の勉強会		
実施主体:	全市町	事業期間:	平成 28 年度 ~
事業概要:	鉄道遺産が今後長く残るように、各地域の園児や小中学生に鉄道遺産の魅力を伝える学習会を今庄まちなみ情報館で開催している。認定後は、長浜鉄道スクエアや敦賀鉄道資料館においても勉強会を開催し、生徒同士の交流を兼ねた勉強会となるように、3市町合同での勉強会開催を検討する。 今庄まちなみ情報館で地元小学生対象に実施された勉強会の様子 		
事業③:	インスタ映えスポットの整備		
実施主体:	敦賀市、NEXCO中日本	事業期間:	令和 2 年度 ~ 令和 4 年度
事業概要:	旧杉津駅付近は車窓名所の一つで、敦賀港の美しい眺望を見ることが出来る。トンネル間の眺望のよい場所に展望台等を設置し、来訪者が景色を楽しむことが出来る場を創出する。また、旧杉津駅跡に立地している北陸自動車道杉津PAにおいては、NEXCO中日本と連携し、運行当時の列車からの風景を体感するVR（仮想現実）体験等を可能とする機器を設置し、高速道路利用者へ鉄道遺産の魅力を訴求することで、鉄道遺産ファンを増やす。 旧杉津駅跡（北陸自動車道杉津PA）から見える夕日の絶景 		
事業④:	スイッチバックの一部復元と体験型観光コンテンツの造成		
実施主体:	南越前町	事業期間:	令和 2 年度 ~ 令和 3 年度
事業概要:	蒸気機関車運行当時の鉄道の雰囲気を出すために、山中トンネルのスイッチバックを一部復元する。また、復元されたレールを活用したレールサイクリングや、ミニSL体験を実施することで、現在、実施されているトンネル群を歩くウォーキング大会等のイベントや、鉄道遺産を巡るバスツアーにおいて、より一層の誘客促進を図る。 ミニSL走行イメージ 		

事業⑤：敦賀港周辺における鉄道遺産の活用と整備			
実施主体：	福井県、敦賀市	事業期間：	平成 28 年度 ～ 令和 4 年度
事業概要：	新たな資料館（命のビザ関連）の建設や旧敦賀港駅周辺のまちなみの再現や転車体験およびS1走行等、賑わいやくつろぎ、学びを一元的に担う観光拠点としての整備を実施する。また、金ヶ崎周辺にて毎年開催されているイルミネーションイベントにおいて、今後は鉄道遺産の歴史ストーリーをイベント参加者に広く発信するため、主催団体と連携を図り、イベント運営に協力する。  整備後の敦賀港周辺イメージ（上） 新たな資料館イメージ（中） イルミネーションイベント「ミライエ」の様子（下）  		
事業⑥：鉄道遺産等を活用した新商品開発への支援			
実施主体：	全市町	事業期間：	令和 2 年度 ～ 令和 4 年度
事業概要：	鉄道遺産と各地域の特産品を絡めた新しい商品の開発を支援する制度を設け、観光消費による地域経済の発展や、鉄道遺産の魅力発信に協力する事業者や団体を支援する。		
事業⑦：他地域の近代化鉄道遺産と連携した相互プロモーション			
実施主体：	全市町、NPO法人愛岐トンネル群保存再生委員会、（一社）安中市観光機構	事業期間：	平成 30 年度 ～
事業概要：	愛知・岐阜県にまたがる愛岐トンネル群や、群馬県の碓井峠トンネル群などの近代化鉄道遺産をもつ地域と連携し相互プロモーションを行うことで、鉄道ファンのすそ野を広げていく。平成30年度は「日本3大廃線トンネル群」のPRのためトンネルカードを共同制作し配布することで、相互プロモーションを実施した。   現在配布中の トンネルカード		
事業⑧：二次交通の充実			
実施主体：	福井県、敦賀市、南越前町	事業期間：	令和 元 年度 ～ 令和 4 年度
事業概要：	新幹線駅前広場やアクセス道路の整備を進め、新幹線・JR・並行在来線のターミナル駅となる敦賀駅の交通ハブ機能を強化し、長浜市や南越前町へのアクセスを容易にする。また、新幹線開業の効果を最大限に波及させるために開催されている「北陸新幹線開業対策加速化プラン（仮称）」検討会議においても、二次交通対策の検討が図られている。		
事業⑨：関連イベントへの参加			
実施主体：	全市町	事業期間：	平成 29 年度 ～
事業概要：	「旧北陸線」「北陸新幹線」をテーマとしたイベントに参加し、北陸新幹線敦賀開業に合わせて、新旧の鉄道の魅力を啓発しているが、認定後も継続してイベント等に参加し、鉄道ファンだけでなく、ファミリー層に対しても旧北陸線の鉄道遺産を知るきっかけを創出する。 敦賀市にて開催の「つるが鉄道フェスティバル」の様子。投炭練習体験による鉄道遺産のPRを実施。  		

事業⑩：	鉄道遺産を巡るバスツアー		
実施主体：	各市町の観光連盟・観光協会・ボランティアガイド団体	事業期間：	平成 29 年度 ～
事業概要：	南越前町が所有するD51風のSLバスを利用し、各市町の観光連盟、観光協会とボランティアガイド団体との協働で鉄道遺産を巡るバスツアーを開催している。認定後は、大型クルーズ船寄港に併せてのツアー開催を検討し、外国人観光客向けのツアー商品としての定着を図る。 SLバスによるツアーの様子 (山中スイッチバック跡周辺) 		
事業⑪：	大型外国クルーズ船寄港事業		
実施主体：	全市町、福井県、民間旅行会社	事業期間：	平成 29 年度 ～
事業概要：	国際色ある歴史ストーリーを活用し民間旅行会社と連携することで、敦賀に寄港する大型外国クルーズ船の寄港回数の増加（平成29年～令和元年度は年1～2回、令和2年度は4回予定）を図るとともに、鉄道遺産を活かした外国人向けの着地型観光を造成する。また、現在クルーズ船の寄港に併せて港周辺や市内で実施しているおもてなしイベントのさらなる充実を行い、外国人観光客の受け皿を強化する。  大型外国クルーズ船「ダイヤモンド・プリンセス」の敦賀港寄港の様子  		
事業⑫：	周遊キャンペーン及び写真コンクールの開催		
実施主体：	全市町	事業期間：	令和 元 年度 ～
事業概要：	各地に残されている鉄道遺産を周遊するキャンペーンを実施し、SNS等による拡散と併せて、写真コンテストを開催する。令和元年度は漫画家の松本零士氏の協力のもと、3市町の鉄道遺産とのコラボキャンペーンを開催した。認定後も継続した取り組みを実施し、鉄道ファン以外に日本遺産ストーリーを訴求することによる鉄道ファンの増加を図る。		
事業⑬：	食べ歩きツアーの開催		
実施主体：	(一社) 南越前町観光連盟、(一社) 南越前町今庄観光協会	事業期間：	令和 元 年度 ～
事業概要：	今庄宿内の老舗店や酒蔵等の地元商店と連携し、団体バスツアーで訪れる観光客が今庄宿の特産品やお土産品等を食べ歩きながらまち巡りをするツアーを令和元年度に実施。日本遺産認定後は、黒壁スクエア等でも同様なツアーを企画し、既存のバスツアーや新たに造成されるツアーにおいても催行を検討する。 地元商店の店主の案内で観光客をもてなす様子(今庄宿)  		
事業⑭：	鉄道事業者等との連携による観光列車の運行		
実施主体：	福井県、JR西日本、福井県並行在来線準備会社	事業期間：	令和 5 年度 ～
事業概要：	新幹線駅開業により観光客の玄関口となる敦賀駅を発着とする観光列車を運行する。敦賀市にゆかりのある漫画家（松本零士氏）とコラボしたラッピング車両（銀河鉄道999）を製造し、車内では各市町の特産品を使用した料理を販売する。		

事業⑮：	国際交流による日本遺産歴史ストーリーの発信		
実施主体：	敦賀市	事業期間：	平成 30 年度 ～
事業概要：	東京オリンピック・パラリンピックでのポーランドのホストタウンとして登録された敦賀市において、ポーランドをはじめとする難民救済の関連国との歴史や平和のストーリーおよび文化を広く周知する取り組みやイベントが行われている。今後は、オリンピック開催を契機としてポーランド等との交流をさらに深め、イベントやシンポジウムの開催を通じて鉄道敷設と平和に関する歴史ストーリーを発信していく。		
事業⑯：	鉄道遺産周辺の景観整備		
実施主体：	南越前町	事業期間：	令和 2 年度 ～ 令和 2 年度
事業概要：	山中トンネル周辺の雑木伐採や規制看板の移設を実施し、蒸気機関車が運行していた当時の風景を再現させる古写真を活用した案内看板を設置することで、鉄道遺産周辺の景観を整備する。		
事業⑰：	新聞社との連携による魅力発信事業		
実施主体：	滋賀県・福井県各新聞社	事業期間：	令和 元 年度 ～
事業概要：	福井新聞社等による地域住民への取材や新聞掲載を通して、蒸気機関車運行当時の思い出とともに鉄道遺産の魅力を広く発信する事業を令和元年度に実施。認定後も継続した事業実施を図り、日本遺産ストーリーの魅力を発信する。		
事業⑱：	SL北びわこ号運行事業		
実施主体：	J R 西日本	事業期間：	平成 7 年度 ～
事業概要：	JR西日本は毎年、米原駅から木ノ本駅までの区間において、蒸気機関車牽引による臨時列車を一定期間運行している。今後はJR西日本と連携し、走行中の車内にて3市町の鉄道遺産や特産品を活用した商品の販売や、終着駅の木ノ本駅にて降車した乗客を迎えるおもてなしイベント等を開催する。		
事業⑲：	鉄道遺産周辺の環境整備		
実施主体：	長浜市	事業期間：	令和 3 年度 ～ 令和 4 年度
事業概要：	旧北陸線トンネル群や中之郷駅跡等の構成文化財の看板整備や休憩スペース等を造成し、観光客の受入環境を整備することにより、観光客の滞在時間の充実を図る。		
事業⑳：	構成文化財での体験型観光事業の実施		
実施主体：	全市町、各市町の観光協会	事業期間：	令和 3 年度 ～ 令和 4 年度
事業概要：	観光客の滞在時間の充実を図るため、構成文化財である黒壁ガラス館や慶雲館等の施設で、ガラス制作体験等の体験型観光事業を実施する。		
事業概要：	ガラス制作体験イメージ		