

## 敦賀港の「みなと文化」

多仁 照廣

---

## 目 次

第1章 敦賀港の整備と利用の沿革	43-1
1. 古代の敦賀津	43-1
2. 中世の敦賀津	43-3
3. 近世の敦賀湊	43-4
4. 近代の敦賀港	43-7
5. 現代の敦賀港	43-10
第2章 「みなと文化」の要素別概要	43-13
1. 船を用いた交易・交流活動によって運び伝えられ、育ってきた「みなと文化」	43-13
(1) 芸能	43-13
(2) 言語	43-13
(3) 文芸	43-13
(4) 信仰	43-14
(5) 食べ物	43-15
(6) 節句・行事	43-16
(7) 生活用具	43-17
2. 交易による流通市場の形成によって育ってきた「みなと文化」	43-17
(1) 物資の流通を担う産業	43-17
(2) 交易物資の保管施設	43-18
3. 航路ネットワークを利用した地場産業の発達によって育ってきた「みなと文化」	43-19
(1) 港湾関連施設	43-19
(2) 港湾利用産業	43-19
4. 港を介して蓄積された経済力に基づき、 人々の生活の中で育ってきた「みなと文化」	43-20
(1) 遊里	43-20
(2) 芸術・芸能	43-21
5. 港を中心とする社会的・経済的営みの総体として形成されてきた「みなと文化」	43-21
(1) 港発祥の地	43-21
(2) JR貨物敦賀港線	43-22
(3) 金ヶ崎埠頭	43-22
(4) 港・港湾に関する歴史的施設	43-22
(5) 港町の景観（みなとの文化的景観）	43-22
第3章 「みなと文化」の振興に関する地域の動き	43-24
1. 敦賀港みなと観光交流促進協議	43-24
2. 「人道の港 敦賀ムゼウム」	43-24
3. 鉄道資料館	43-25

4 . 水産卸売市場 .....	43-25
5 . 金ヶ崎緑地公園 .....	43-25
6 . 松原の灯籠流しと花火大会 .....	43-25
おわりに .....	43-25



所在地：福井県敦賀市	港の種類：港湾	港格：重要港湾
------------	---------	---------



〔位置図〕



〔現況写真〕(社団法人 敦賀港貿易振興会)

## 第1章 敦賀港の整備と利用の沿革

### 1. 古代の敦賀津

敦賀港の歴史は、日本の港の中でも最も古くから国外に開かれた港として著名であった。「敦賀」の地名伝承には、「古事記」と「日本書紀」にそれぞれ異なる記事がある。「古事記」では、神功皇后が筑紫で産んだ太子、後の応神天皇を建内宿禰が「角鹿」の地に襦のためにつれてこられたおり、伊奢沙別命（イサザワケノミコト）が気比大神（筥飯大神）（ケヒノオオカミ）と名を変え、その際にイルカを献じられ、太子はこの神の名をたたえて御食大神と名付け、これが気比大神となったとされている。イルカを献じられたときに、イルカは鼻を傷つけ、浦一面に打ち寄せられ、その血のにおいが臭かったので、この浦を「血浦」と云い、これがさらに「都奴賀（つぬが）」となった、と記されている。

また、「日本書紀」では、垂仁天皇紀に、崇神天皇の世に額に角のある人が船に乗って筥飯浦についていたのでその地を「角鹿（ツヌガ）」というようになった。その人は、意富加羅（オオカラ）国の王子で都怒我阿羅斯等（ツヌガアラシト）と名乗り、日本に聖王がいるというので穴門（後の長門）出雲を経てこの地に至った、とある。記紀の記事は、いずれも伝承であるが、古くから北緯35度の緯度をほぼ同じくする朝鮮半島南部から、対馬海流ののって敦賀に渡来人が多く交流した事実を背景にしたことを示しているものと思われる。これには、中央構造線を三角形の底辺とし、伊勢湾と大阪湾、そして敦賀湾を頂点とする日本最大の破砕帯である“近畿三角帯”と呼ばれる地形に関わりが深い。



〔近畿三角帯(概念図)〕

近畿三角帯の中央部には琵琶湖陥没帯、北の頂点の敦賀湾からは逆三角形に破砕帯があり、敦賀陥没帯がある。それゆえ敦賀湾はリアス式海岸で、湾奥の海岸から水深が急に深くなり、川崎・松江埠頭で10m、鞠山南の新港では20mある天然の良港となっている。また、琵琶湖の北岸までは約20kmしかなく、この間を何本もの断層谷が南北に走っている。本州の中央分水嶺が10kmたらずしかなく一番日本海に近く、最も高い野坂岳でも約914mの標高しかなくて、狭く低い場所であるので、ここを南北に風が吹き抜ける。この風に乗って、近畿三角帯の内側にある飛鳥・奈良・難波・京都・伊勢・近江などの、東京へ中心が移る以前の日本の政治・経済・文化・精神の中心が位置し、その形成には大陸からの帰化人たちが深く関わっていた。敦賀は古代以来、大陸との交通の要所であり、「日本」の国家形成にとって重要な通路となっていた。

遺跡としては、例えば紀元前後(BC50~AC150)と推定される港近傍舞崎の高地性集落は、琵琶湖の湖西・湖東に通じる烽火台跡とみられ、まさしく近畿三角帯の両辺の頂点としての敦賀湾の情報を三角帯内部にもたらず先端情報発信基地であったと考えられている。

「敦賀」という名前が文献上で初めて見えるのは、現在のところ天平3年(731)「越前国正税帳」であるが、和銅6年(713)に畿内七道の諸国郡郷の名を美しい字に直すと云う法令による前は「角鹿郡(評)」が置かれたと考えられている。また、越前国が初めて見えるのは日本書紀の持統天皇6年(692)で、越(越前~越後)地方で最初に置かれた敦賀の気比社(現在の気比神宮)が越の国の総社となっているのも、蝦夷への備えとして古代三関のひとつである愛発の関が敦賀に置かれたことも、東国への出入り口として機能した地であることを物語っている。紫式部も武生(現在の越前市)にあった越前国府(その前は敦賀に所在した説がある)に赴任するに際して、敦賀津から河野海岸まで舟で行き、そこから越前馬借街道を通して越前国府に入ったとされている。

日本海側が「表日本」であった時代は、敦賀津には、港湾を管理する津守が配置され、津の運営経費にあてる米を蓄える松原官倉があった。博多の那の津と敦賀津が二大海外交流拠点港湾であった。博多には鴻臚館が置かれて外国使節を迎えたが、敦賀には松原客院(館)が置かれ、8~10世紀の間、数次にわたり渤海国使を迎えた。

律令国家の支配が崩れると、敦賀津では気比社が浦々に刀祢を置き支配し、その支配は越中放生津まで及んだ。気比社の浦刀祢は各浦において「勘過料」等の通行料を徴収したため、太政官は治暦元年に北陸道諸国関銭を禁止している。これは民間輸送業者の出現を暗示するものとも考えられている。

11世紀後半、康平3年(1061)・承暦4年(1081)・寛治5年(1092)には、宋の商人が敦賀に来航していて、私貿易が盛んとなっていた。この背景には都の権門勢家の力が官港である敦賀にもおよんできたことがあると『敦賀市史』では指摘し、それを示唆するものとして、『夫木和歌抄』(鎌倉末期)所載の源義昌が詠んだ「我が織れる錦とや見る唐人のつるがの山の峯のみぢ葉」を記している。『日本霊異記』にある、檜磐島(ならのいわしま)が聖武天皇の時代に大安寺から金を借りて敦賀津で珍しい種々の物資を買い、船で琵琶湖をわたり奈良へもどるといふ説話からは、日本海の物資が敦賀津に集散し、琵琶湖の舟運を利用する民間輸送活動が行なわれていたことを物語っている。

## 2. 中世の敦賀津

平氏政権下の敦賀では、琵琶湖と敦賀を結ぶ水路が計画されたという伝承が深坂峠の堀留地蔵に残っていて、敦賀湾と琵琶湖を結ぶ運河計画の始めとされている。寿永2年(1184)、敦賀の北にある今庄の燧城の合戦でいったんは北陸道を南下する木曾義仲軍を退けた平家軍であったが、倶利伽羅峠の合戦で大敗し、加賀の篠原合戦で敦賀に関係が深い斎藤実盛が討ち死にするなど敗走して、木曾軍は敦賀を通過して京都に入った。

文治3年(1188)『義経記』によれば、義仲追捕および平家追捕に功のあった源義経は、奥州下向の途上、敦賀津から船で出羽に向かおうとしたが、2月初めで風が強く、やむなく木ノ芽峠を越えて北陸道を下った。その際に、「三ノ口」(道の口)の関所で関銭の徴収を要求されている。

乾元2年(1303)越前坂井郡からの京都へ輸送される米に各地で関銭が徴収されているが、敦賀津においても「気比升米」が見える。この気比升は気比社修造のための津料、つまり海関税と考えられている。鎌倉幕府はモンゴル襲来に備えるために文永年間(1264~74)以後、西国における新関停止令を発し、正安2年(1300)に敦賀津の津料が停止されたが、鎌倉後期になると、むしろ関銭徴収政策をとるようになり、気比社だけではなく、西大寺や醍醐寺、延暦寺などの大寺が敦賀津の津料徴収をめぐる競い合い、僧侶を敦賀に派遣してその管理に当たらせた。

正安年間(1299~1302)二世遊行上人が気比社の沼沢地の参詣道を築いた故事にならって、現在でも神奈川県藤沢の遊行寺から上人が交代する度に敦賀に来て「御砂持」を行っている。敦賀津は古くは気比社の北方の兎屋ノ川河口と、松原客館や松原駅が設けられていたと考えられる松原の砂州の背後のラクーンに船の停泊地があったとされている。

延暦2年(1309)西大寺が敦賀津で升米を徴収することをについて鎌倉幕府や六波羅探題の了解が得られたことを伝える文書の宛先が、「敦賀津鳥辻子左近充殿」とある。「鳥辻子」は江戸時代の「鳥居辻子」と考えられ、気比社門前の最も古い町であった。敦賀津の港湾都市としての発展は、湊へ通じる京道を軸に鳥辻子などの東側の古い町を東町とし、その前浜を東浜と云われ、町になったのは慶長2年(1597)と『敦賀志』には書かれている。なお、『敦賀志』では、西浜町は天正17年(1589)に近世に川舟座を支配して奥州との交易に活躍した道川氏が移り住んでから町になったとされている。

『太平記』によれば、南北朝の動乱期の延元元年(1336)10月11日、新田義貞は恒良親王と尊良親王を奉じて近江塩津から北陸道(山中越えの七里半街道)を敦賀に入ろうとしたが、斯波高経に阻まれ、やむなく迂回して木ノ芽峠を越えたが、雪中で多くの軍兵を失った。13日、気比大宮司の率いる700騎の軍勢に迎えられて敦賀に入ることができたという。『太平記』では、後醍醐天皇は恒良親王に10月9日に譲位したとあるので、このことが事実であれば、敦賀に朝廷が移されたことになる。敦賀に朝廷が成立したかどうかについては議論があり確実ではないが、新田軍は源平合戦にも現れる金ヶ崎城を拠点として北陸で北朝軍と戦った。この戦いによって敦賀津は戦乱の地となったが、北国からの年貢米輸送の拠点としての湊は復興された。

室町時代、敦賀は越前・尾張・遠江三ヶ国守護斯波氏の支配下になったが、享徳元年(1452)に斯波義健が死ぬと下克上となって越前の地は戦乱の渦中となった。この斯波氏内部の争いは応仁の乱の原因ともなり、この戦乱によって湊の繁栄は小浜湊に譲ることになった。内乱

後、斯波氏家臣の朝倉氏が戦国大名として成長し、敦賀には朝倉氏の郡司が置かれ、室町中期ころから海運は川舟座と河野屋座が独占した。

永禄9年(1566)9月、室町幕府最後の将軍足利義昭は、若狭武田氏から越前朝倉氏一乗谷に移る途上、敦賀城にひと月ほど逗留した。その2年後の永禄11年(1568)9月、義昭を奉じて織田信長が上洛して天下統一への道を歩み始めた。元亀元年4月(1570)信長は朝倉攻略を開始し、若狭熊川を経て敦賀郡司朝倉景恒が1,500騎余で守備する敦賀城の一郭である手筒山城を十万余の軍勢で囲み、1日で合戦は朝倉方に多くの戦死者を出して終結し、金ヶ崎城の景恒は降伏した。しかし、近江浅井氏が背後から信長軍を攻め、朝倉軍と挟撃する報に接した信長は、木ノ芽峠に後詰めとして木下秀吉と徳川家康を残して急遽京都に軍を返した。

年号は信長がかつて望んだ「天正」と改まった天正元年(1573)信長は浅井・朝倉連合軍を姉川の戦いで破り、8月に敦賀と近江国境の刀根坂(久々坂)の戦いで朝倉軍3,000余が討ち取られた。刀根坂の戦いで大勝した信長は敦賀に入り、木ノ芽峠を越えて一乗谷朝倉氏を滅ぼした。

天正2年(1574)一向一揆勢によって木ノ芽城が陥落して敦賀郡の東郷・東浦は一揆勢の支配するところとなったが、信長は敦賀城に長浜城主となった羽柴秀吉を派遣して反撃に移り、翌3年に自ら軍を越前に進めて一向一揆勢を破り、敦賀には武藤氏を置いた。本能寺で信長が死ぬと、敦賀は丹羽長秀の領地となった。天正10年(1582)北の庄城の柴田勝家と秀吉が賤ヶ岳で戦った折には、北国街道を見下ろす近江国境には、玄蕃尾城(国指定遺跡)など柴田側の城が築かれた。また、秀吉側の細川忠興は、領地の宮津から海路軍勢を派遣して敦賀の諸浦を攻めた。

勝家滅亡後、敦賀の領主は蜂屋頼高が和泉国から移され、笙ノ川河口に敦賀城を新たに建造した。しかし、蜂屋が天正17年(1589)に九州で没すると、その後に秀吉を支える五奉行の一人であった大谷吉継が敦賀城主となった。秀吉による朝鮮半島への出兵が開始されると、敦賀には文禄2年(1593)に小浜城主であった浅野長吉が派遣され、出兵のための船舶と水主(かこ)50人程が徴発された記録がある。この折の水主役負担の見返りとして、江戸時代を通じて今浜と両浜に敦賀湾の浮役つまり漁獲物への特権が付与された。また、竈を基準に夫役が課され、江戸時代になっても「黒茅人足」として貢租として残った。朝鮮出兵の名残としては、常宮神社に残る国宝の新羅鐘がある。これは大谷吉継が朝鮮から持ち帰ったと伝えられている。

### 3. 近世の敦賀湊

文禄3年(1594)豊臣秀吉は伏見城の建築を始め、その用材の「太閤板」と呼ばれる出羽・秋田からの材木が敦賀津に運ばれた。これにより戦乱のために小浜にその繁栄を奪われていた敦賀津は勢いを取り戻した。

敦賀城主大谷吉継は、慶長5年(1600)関ヶ原の戦いにおいて西軍に組みして没した。関ヶ原後、敦賀は徳川家康の直轄領となり代官が派遣されたが、その年の11月には、敦賀郡を含む越前国は家康の長男である結城秀康の領国となり、伝馬制度が整備されるなど領国経営が行われ、敦賀城は元和元年(1615)大阪夏の陣後の一国一城令によって破却された。寛永元年(1624)越前福井藩は結城(松平)秀康の嗣子であった忠直の弟であつ

た忠昌に継承されるが、敦賀郡は除かれて幕府直轄領となった。寛永11年(1634)、武州川越城主であった老中酒井忠勝を小浜城主に任せられ、敦賀郡は小浜藩の支配するところとなった。以後、明治維新まで小浜藩支配が続いた。

小浜藩支配下の敦賀湊の船仲間を「船道」と称し、「川船座」「河野屋座」「諸浦座」合わせて67座とした。これは朝鮮出兵のおりの水主役から起こったとされる。江戸時代はじめに、諸藩の年貢米を取り扱う蔵宿を勤める道川氏(南部藩)、打它(糸屋)宗貞(秋田藩・福井藩)、高嶋屋伝右衛門(加賀藩)などの豪商が現れた。敦賀に揚がった米や大豆は、敦賀町と疋田宿の馬借座によって近江に運ばれ、琵琶湖では船株をもつ大津と長浜の舟運業者の丸子船によって大津と京都へ運送された。

寛永15年(1638)、加賀藩は試験的に敦賀を経由せずに船で瀬戸内海を通して直接大坂へ年貢米を輸送した。寛文12年(1672)、河村瑞賢が西廻り航路を開発すると敦賀湊を利用する年貢米の運送は減少した。また、買問屋と売問屋や仲(すあい)など、取引が分業専門化することで、それまで一手に米取引を扱ってきた豪商は衰えていった。

全盛期よりも衰えたといっても敦賀湊は大湊であった。元禄2年(1689)に刊行された井原西鶴『日本永代蔵』では、敦賀湊を「北国の都ぞかし」とその繁栄ぶりを書いている。西鶴が『日本永代蔵』で取り上げた敦賀の項の主題は「茶の十徳も一度に皆」で、敦賀湊の繁栄を記すとともに、茶商人が茶辛を混ぜて偽装販売したためにその罪にさいなまれて乱心してしまう話である。敦賀での茶の取引は天正時代には始まっているが、日本海屈指の大湊に発展した敦賀町は、兎屋ノ川の東側の川東、兎屋ノ川と笹ノ川の川中、笹ノ川の西側を川西と三分され、豊臣秀吉の時代には両河川の河口だけでは足りなくなり、川中の前浜に町が形成された。やがて東側にも浜町が形成されると、この町は東浜町に対して西浜町と称されるようになり、津軽藩や松前藩の屋敷が建てられ、蔵が立ち並び豪商が居住した。大谷吉継が敦賀の領主になると笹ノ川河口西側に本格的な城郭を建設したが、江戸幕府の一国一城令によって敦賀城は廃城となり、その跡地が次第に町場化して、酒井忠勝が領主となると、西浜町と結ぶ今橋を架橋し、ここに町立てをおこない茶商を移住させたので「茶町」と称されるようになった。貝原益軒『続諸州めぐり』には、「畿内、近江、美濃、尾張より茶を多く持来り、此地にてうり、北の諸国へつかわす。茶町有て大なる商家多く」と、茶町の様子が描かれている。北方の国々が次第に茶の栽培を始め、加賀茶さらには村上茶が商品茶の生産地となるにつれて敦賀へ運ばれてくる茶の量は減少していった。

大湊敦賀では、船持ち衆や船道三座の舟運業者、蔵宿や売買問屋だけでなく、船と町との荷物の運送をした「丁持」、船・蔵宿・問屋の相互の連絡をした「あるき」、俵物を梱包する「からげ」、また町から宿へ荷物を陸送する「馬借」、さらには四十物を背負って京都などに運ぶ「背持ち」と呼ばれる運送に関わる様々な職種の人々がいた。その人々の暮らしは、海と陸の交通・流通に左右された。幕府が寛政改革の折りに編纂した『孝義録』に先駆けて、天明元年(1781)に小浜藩が刊行した『若州良民伝』には、「敦賀港」が「義を好む」として表彰された。その理由は、安永4年(1775)8月6日に唐仁橋町から起きた火災によって多くの家が焼けた。そのために災いに苦しむ人々が多く、町中の人々が義援をし、松前の「船估(ふなきんど)や「加州の船頭」なども救済にのりだしたことであったことも、敦賀の人びとが湊で生きてきたことを示している。

西廻り海運の発達によって、大坂から瀬戸内海と日本海を通して蝦夷地松前にいたるい



わゆる北前船の時代になると敦賀でも新興の北前船主が多く現れる。例えば、高島屋久兵衛・網屋伝兵衛・丸屋半助・布屋吉右衛門・桶屋庄兵衛などである。敦賀への上り荷の主であった米や大豆、下り荷の茶は、享保以後減少するが、近江商人が松前から運ぶ鮭や昆布、木綿や小間物・酒などの生活用品は、荷所荷と呼ばれ、その船を荷所船と云い、敦賀入津量を支えた。海産物を中心とする松前物は、長崎貿易における俵物が輸出品として増すに従って重要になり、天明5年(1785)に長崎会所における直買入れ制になった。敦賀では以前から俵物の下請け商人として角埜七兵衛が活躍した。寛政11年(1634)に東蝦夷地を幕府が直轄化して蝦夷地取締御用掛が置かれると、敦賀では網屋伝兵衛と飴屋治右衛門が蝦夷地取締御用商人に指定された。蝦夷地取締御用掛の幕府役人が東蝦夷地巡見の報告を将軍にした享和2年(1877)に、敦賀湊では灯台の役割を果たした石灯籠が荘山清兵衛によって建設された。これは「高灯籠」と称されて市民に現在でも親しまれている。常宮神社参道には、やはり享和2年に諸国木綿屋仲間によって多くの笏谷石の灯籠が寄進されている。また、天保15年(1844)に「千島講」が寄進した石灯籠が気比神宮大鳥居前に現存する。千島講は浪速講とならぶ諸国旅行ガイドブックを発行し、敦賀の長岡屋清左衛門が版元であった。江戸後期の北前船繁栄期の敦賀の北前航路における重要さを物語っている。

敦賀と蝦夷地との流通については、敦賀の北前船主の記録がまとまった史料が残されていないので、その取引を詳しく知ることは出来ない。しかし、近年疋田の旧問屋の襖の裏張りから、北前船主の吉田屋伊兵衛の江差との取引関係の文書が発見された。これによると、江差からの注文は生活雑貨全般にわたり、「神社一式 御神体付」という内容も含まれている。

やはり襖の裏貼り文書で、敦賀の湊の特色を示す史料が出てきたのが西浦名子浦の明光寺本堂襖である。冬季、浜に船を引き揚げる「船囲い」や海上に停泊する「浮き囲い」をした船が、春に船を再び動かす際に航海の安全を明光寺に祈願して米や金銭を寄進した諸国廻船の記録が貼られていた。名子浦には笏谷石の水主の墓がある。その中の一つは、越後頸城の能生(現在、糸魚川市能生)の鬼舞の沖船頭重介である。鬼舞からは、春に船乗り達が集団で敦賀に出発して再び出航していった。

文久元年(1861)に、安政元年(1854)に開港された箱館に置かれた箱館奉行からの上申により、江戸・大坂に蝦夷地産物会所、出張会所を兵庫・堺に置き、文久2年(1862)には敦賀に、京都に売捌所を設置した。敦賀では西岡(飴屋)林助と山本(網屋)朝之助が用人に任命された。同年、海防のために小浜藩は敦賀茶町の浜に本格的な砲台である台場を築いた。海防のための施設で特色ある施設及び計画として、台場の外に琵琶湖との運河がある。敦賀と琵琶湖の運河は伝説の平清盛以来あるが、寛文地震以後、西廻り海運に



【敦賀港(荘山の高燈籠が描かれている)】  
(『敦賀十勝』所載(敦賀市立博物館蔵))

対抗するためや琵琶湖の新田開発目的など繰り返し計画される。開国後は、長州藩との争いも加わって、外国艦隊に瀬戸内海を封鎖された事態の京都守護の糧道確保が目的で、敦賀—琵琶湖—伊勢湾—京都を運河で結ぶ計画があった。敦賀と琵琶湖大浦の間は、足田から沓掛の国境の山岳地帯を挟んで運河が文化 13 年（1816）に開鑿されて廃止されていたものが開国を受けて安政元年（1854）に復活し、慶応 2 年（1866）には加賀藩石黒信由門下によって山岳地帯をトンネル運河が設計された。

安政元年（1855）日露和親条約が締結されると、北蝦夷地（カラフト）は日露混住の地となり、秋田本荘藩と越前大野藩、および小浜酒井家の支藩で敦賀にも所領を持ち勝知山藩と称された安房勝山藩が、支配場を担当した。北蝦夷地の実務を幕府から依頼されて担当したのは、慶長年間に敦賀から越後出雲崎に移住した敦賀屋鳥居家であった。

北蝦夷地の支配を担当した越前大野藩は、江戸時代にもっとも重商主義政策を展開した藩として著名であり、商社である大野屋を箱館や横浜の開港場に開設し、その商品を運送する洋式帆船大野丸を安政 5 年（1858）に建造した。大野丸は敦賀港を母港として活躍した。

元治元年、水戸天狗党が木ノ芽峠を越えて進軍し、新保宿で降伏後、来迎寺地内で斬首されるなど騒然としたものがあった。慶応 2 年（1866）9 月 15 日、敦賀湾常宮沖にイギリス船が来航し、食料や水を求めた。初めてのヨーロッパ船の来航に対して小浜藩は、米や水を提供したが、牛だけは提供を拒否した。翌年の 4 月には、大坂からイギリス公使パークスが陸路敦賀にやってきた。パークスが敦賀を去った翌月の 5 月、イギリス軍艦サーベント号が敦賀に入津した。これはパークスの命令で開港場に適切な日本海側の湊を偵察する目的を持ち、敦賀よりも新潟が開港場として適切であることを本国に報告している。同じ年にアメリカ軍艦も開港場候補の視察で敦賀湊を訪れている。結果として、同年 12 月、新潟が開港場と指定された。

#### 4．近代の敦賀港

鳥羽伏見の戦いで敗れた小浜藩は朝廷に帰順し、北陸道先鋒を勤め、会津征討越後口総督仁和寺宮と敦賀で合流し、長岡・会津へ進発した。政府は敦賀に軍務官出張所を設け、北越戦争の物資輸送の拠点として敦賀港を活用した。明治 4 年（1871）7 月の廃藩置県とその後の変更によって、同年 11 月に若狭と越前敦賀・南条・今立郡を管轄とする「敦賀県」が新設されて県庁所在地は敦賀町となった。明治 6 年（1873）1 月、敦賀県権令藤井勉三は敦賀港の開港と足羽県合併を政府に願い出た。その結果、開港は認められずに足羽県の合併は認められ、若狭・越前全部が敦賀県となった。旧足羽県権令は、県庁所在地としては敦賀よりも福井が適当とした建白書を政府に提出した。その理由の一つとして敦賀港は開港場としてふさわしくないことが指摘された。県庁所在地をめぐる木ノ芽峠の北と南の地域の対立により、結果として明治 9 年（1876）9 月、敦賀県はなくなり、木ノ芽峠を境に、北側は石川県、南側は滋賀県に編入された。しかし、石川県内の加賀・能登・越中と旧足羽県の対立は激しく、石川県令は政府に旧敦賀県の分離と県庁を福井に置くことを建言する。これが認められて明治 14 年（1881）2 月に福井県が成立し、敦賀郡および若狭一国も滋賀県から福井県に編入された。この県域と県庁所在地の度重なる変更によって、敦賀県が福井県となり、県庁が敦賀から福井へ移ったことに依って起こった、敦賀お

よび若狭の福井県からの分離と滋賀県への自由民権期からの編入運動が、その後の敦賀港の整備だけではなく、現在の福井港と敦賀港の整備についての問題に影響を与えている。

明治 2 年（1869）、政府は内外の商業振興を目的に通商司を設け、その下部組織として通商会社と為替会社を全国 8 都市に置いた。その 8 都市は、東京・大阪・京都・大津・横浜・新潟と敦賀であった。敦賀の通商司敦賀出張所頭取であった大和田莊兵衛は敦賀三国汽船会社を設立、敦賀県の支援を得て、外輪船敦賀丸を購入し敦賀港—三国港間に就航し、明治 11 年（1878）には三国丸を新造した。

明治 14 年（1881）敦賀半島先端の立石崎に、洋式灯台が建設されて、敦賀湾に出入港する船舶の安全がはかられた。この立石灯台は、日本人技師の設計による我が国初の石造りの洋式灯台で、今日でも活躍している。また、同じ年、金ヶ崎の鉄道建設にともなって鉄道局によって金ヶ崎に防波堤が建設されてその先端に灯台が建てられた。

明治 17 年（1884）4 月 16 日、滋賀県長浜駅と敦賀港駅間の北陸線が開通し、鉄道と船が結び付いた輸送が日本海側で初めて実現した。また、長浜 - 米原間の鉄道が完成すると伊勢湾から敦賀湾、つまり太平洋と日本海が鉄道で結ばれ、敦賀港は国家戦略の重要拠点となった。鉄道が敦賀港につながったことにより、三菱汽船会社も敦賀—小樽間に本格的に参入し、倉庫会社も設立され、敦賀港は繁盛し、鉄道開通以前と以後では取り扱い貨物量は倍増した。

明治 23 年（1890）にロシアがシベリア鉄道の建設を発表すると、明治 27 年（1894）5 月、大和田莊七たち 5 名が敦賀港開港の請願を帝国議会に提出した。明治 29 年（1896）10 月に敦賀港は日本船舶による貿易港としての「開港外貿易港」の指定を受けた。念願の外国船も利用できる開港化は、明治 32 年（1899）7 月に達成され、敦賀港が近代国際港として発展する契機となった。

開港した敦賀港ではあったが、鉄道局が建設した防波堤では汽船が入港しても接岸できる岸壁はなく、埠頭の建設が懸案であった。日露戦争後の明治 42 年（1909）、三国港に遅れて敦賀港の第一期港湾修築工事が開始され、大正 2 年度（1913）には工事が完了し、3,000 トン級の船が自由に出入りできる港湾設備が金ヶ崎から兎屋ノ川東側に建設された。

明治 32 年（1899）北陸線が北に延伸して伏木港に至ると、北海道からの鮭などの物流拠点が敦賀から伏木に移り、敦賀港の繁栄が失われようとした。内貿の危機を大和田莊七が先駆者となり敦賀港は外貿に活路を見いだそうとした。シベリア鉄道のハバロフスク—ウラジオストク間が開通した明治 35 年（1902）日本海航路補助法による政府命令航路として大阪の大家汽船（明治 40 年からは大阪商船）による敦賀 - ウラジオストクの定期航路が始まった。

日清戦争時には、金沢の第 7 連隊が日射病で病死者や 200 人を超える落後者を出しながら敦賀まで徒歩行軍して、敦賀から広島までは汽車で移動し、宇品港から出港したように、敦賀は鉄道への中継地であった。明治 37 年（1904）2 月、日露戦争が始まると、敦賀港



【金ヶ崎埠頭(敦賀市立博物館所蔵)】



は居留民の引き揚げや大陸へ出兵する兵員や物資などの輸送の重要な軍事拠点となり、明治 40 年（1907）には横浜・神戸・下関・門司とともに第 1 種重要港湾の指定を受け、ロシアの義勇艦隊の航路も開設された。明治 44 年（1911）7 月、欧州鉄道会議は、ヨーロッパからシベリア鉄道を経由して日本新橋までの鉄道経路を、敦賀港で連絡することに決定した。翌年 6 月 15 日、初めての国際列車が敦賀港に到着した。これにより、インド洋経由よりも約半月ほど短縮されたために、昭和 16 年（1941）6 月にドイツのソ連侵攻によって国際列車が無くなるまでの間、敦賀港は日本とヨーロッパを結ぶ欧亜国際連絡列車に乗って往来する人びとで賑わった。アムンゼンをはじめ多くの著名人が港を出入りした。

大正 9 年（1920）と 11 年（1922）にロシア革命の混乱でシベリアに取り残されて飢え苦しんでいた救出ポーランド孤児 758 名が敦賀港に上陸した。孤児を金ヶ崎岸壁で迎えた人の中に、大正 7 年（1918）に設立された敦賀商業学校露語部の生徒であった野口芳雄がいた。後に外交官となった野口はワルシャワ大使館勤務の折りに孤児達と再開して、孤児達が結成した「極東青年会」のために尽力した。

大正 5 年（1916）、明治 27 年（1894）と明治 44 年（1911）に敦賀沖航行中に病死したフランス東洋艦隊水兵の墓を、フランス政府の依頼により敦賀町が来迎寺墓地に祀った。戦中戦後一時荒れていたが敦賀ロータリークラブが整備して毎年慰霊の行事を行なっている。

昭和 15 年（1940）9 月、リトアニア領事代理杉原千畝が発行した日本通過ビザをもったナチスに追われるユダヤ難民が敦賀港に上陸し始めた。いわゆる「命のビザ」で助かったユダヤ人の総数は 5,000 人ともいわれ、彼らにとって敦賀は「HEAVEN(天国)」に見えたという。市民もリンゴを難民に配ったり、銭湯に入れたり、民族宗教の違いを超えて親切に接した。ポーランド孤児救出とユダヤ難民通過という人道上意義ある歴史を未来に伝えるために、平成 20 年（2008）3 月、彼らが上陸した金ヶ崎埠頭の緑地公園内に「人道の港 敦賀ムゼウム」が開館した。



【第 2 期港湾修築後の敦賀港】  
（敦賀市立博物館所蔵）

ウラジオストクとの航路はできたが、朝鮮半島との日本海横断航路はいまだ開かれていなかった。大和田荘七は半島北部からの鮮牛の輸入によって航路開設を支援しようと、大正 4 年（1915）縄間に検疫設備をはじめ輸入のための施設を私費を投じて建設し、農商務省は翌年に獣類検疫所を設置した。こうした日本海横断航路開設の努力によって、大正 7 年（1918）4 月、朝鮮総督府の補助金を得て政府命令航路として朝鮮郵船会社が敦賀と清津間に定期航路を開設し、昭和 3 年には北日本汽船が敦賀—清津間に直通航路を設けた。

第一次世界大戦と戦後の対岸貿易の活発さは敦賀港入出港する船舶の増加をもたらした。敦賀港の狭さと設備は貧弱であったので、大正 11 年度（1922）から 8 カ年の第 2 期港湾修築工事によって、7,000 トン級が接岸できる埠頭が整備される工事が開始された。しか

し、大正 12 年（1923）9 月 1 日に起きた関東大震災のためと、港湾建設費の地元負担問題解決のために大和田莊七が提案して創設された敦賀築港倉庫株式会社問題、西風のうねりの問題による港湾修築費の増額などで遅れ、結局、昭和 7 年（1932）3 月ようやく竣工した。

昭和 6 年（1931）に満州事変が起き、翌年に満州国の建国が宣言されると、敦賀港からは満州開拓団や満蒙開拓青少年義勇軍および大陸花嫁が渡満していった。大規模工場も建設されるようになり、昭和 9 年（1934）に昭和レーヨン（現、東洋紡績）市制となった昭和 12 年（1937）には敦賀セメントが操業を開始した。

敦賀港の第 3 期港湾修築工事は、昭和 18 年（1943）に着工されたが、戦争の深刻化で 19 年大幅に縮小し、20 年度には打ち切りとなった。戦争の深刻化にともない港運業者 6 社の企業統合が行なわれ、日本通運本社から派遣された有馬義夫が中心となり、昭和 18 年（1943）9 月に現在の敦賀海陸運輸の前身である敦賀港海陸運送会社が設立された。

昭和 20 年（1945）5 月以降アメリカ軍は敦賀湾に機雷を敷設したために、被害を受けた船舶は 17 隻に上った。7 月 12 日夜、敦賀市は日本海沿岸都市としては最初の空襲を受けた。約 100 機の B29 の爆撃により敦賀の湊と市街は壊滅的な被害を被った。

## 5．現代の敦賀港

戦争によって、大陸への航路を失っただけではなく、昭和 21 年（1946）に厚生省からの引き揚港指定の内示も断らざるを得ないほど、米軍機の空襲や機雷封鎖によって港を破壊された敦賀港は、戦後苦難の道を歩みながら、昭和 27 年（1952）に機雷の安全宣言が出され、新たな歴史を築いていく。

昭和 23 年（1948）4 月、北海道の定期貨物航路が開設されて花咲丸が敦賀港に入港した。北海道からは石炭が運ばれたが、敦賀港の輸移入が多く、輸移出が少ないという片荷の状況は改善せず、昭和 39 年（1964）3 月に航路は廃止された。しかし、昭和 45 年（1970）8 月から舞鶴 - 敦賀 - 小樽に新日本海フェリー会社がカーフェリー就航して、現在の敦賀港を大きく支える内貿の主力航路の形が形成された。

外貿は、昭和 30 年（1955）7 月に戦後初めての外国船の中華民国船「福民号」で、セメントを台湾へ運んだ。昭和 32 年（1957）の日ソ国交回復によって対岸貿易の期待が高まった。同年 5 月、戦後初のソ連船「クイビセフ号」が石炭を積んで入港した。翌年、敦賀 - ナホトカの定期航路が開設された。ソ連からの輸入品は、翌年から始った北洋材が主となっていき、昭和 40 年（1965）には港湾区域を常宮湾まで拡大して、井ノ口川河口に貯木場を設け、名子・沓に海面貯木場を設置し、永大産業などの木材加工工場が市内に建設された。

入港船舶の大型化にともない、昭和 34 年（1959）港湾整備五カ年計画によって 1 万トン級が接岸出来るように金ヶ崎岸壁の改修工事が始まった。さらに、船舶の大型化に対処するために 5～6 万トン級の岸壁とコンテナ輸送に対応できる新埠頭の建設を目的に、昭和 57 年（1982）1 月、敦賀新港建設の起工式が行われた。また、鞠山北地区の背後地に北陸電力石炭火力発電所が建設された。平成 3 年（1991）に鞠山北地区に敦賀セメントと北陸電力の 14m 水深の共同岸壁が完成した。平成 8 年（1996）には、フェリーターミナルが川崎・松栄地区から鞠山北地区北部に親切移転した。

平成 7 年（1995）1 月、未明に起きた阪神淡路大震災は、道路も含めて支援物資輸送の重要な拠点となった敦賀の持つ、関西・中部太平洋岸港湾の補完的な役割を改めて再認識する機会となった。また、12 月には高速増殖炉「もんじゅ」のナトリウム漏れ事故が起きて、敦賀の地域イメージは風評被害によって大きく損なわれた。この事件は、昭和 55 年（1970）に開催された大坂万国博覧会へ初送電された日本原子力発電敦賀発電所が出来て以来、「原発の敦賀」と巷間評されるようになった敦賀が、原発以外の有力産業として港をもう一度向き直す契機となった。平成 9 年（1997）年 1 月、島根県沖のロシアタンカー「ナホトカ号」から流れ出した重油は、敦賀湾にも達した。漂着した油塊を市外からのボランティアも多く加わり、行政と市内外の市民が力を合わせて困難を克服することが出来た背景には、阪神淡路大震災の際のボランティア活動の経験があった。この市民の港の事業に対するボランティア精神は、平成 11 年（1999）の開港百周年行事、平成 20 年の「人道の港 敦賀ムゼウム」のガイドなどに継承され、今後の敦賀港の発展を支える大きな力として期待されている。

鞠山南地区の港湾整備は、予定されていた大阪ガスの液化天然ガス施設の建設が中止となった影響を受けるなどしたが、平成 20 年（2008）9 月に水深 14m の国際多目的ターミナルの一部供用が開始され、22 年度（2010）には全面供用を開始する準備が進んでいる。敦賀港の海上出入り貨物は平成 18 年度（2006）で、1,709 万トンである。その内、内貿は約 1,370 万トン、外貿は約 340 万トンで全体の約 20% である。また、輸入品の約 92% が石炭である。

現在の敦賀港は、新日本海フェリーの苫小牧東港 - 敦賀港・苫小牧東港 - 秋田港 - 新潟港 - 敦賀港の定期フェリー航路と、小樽港 - 敦賀港のフェリー不定期航路、近海郵船の小牧東港 - 敦賀港の RORO 船によって、内貿が活発で、日本海側諸港で新潟港に次ぐ出入り貨物取扱量であるが、外貿は、ロシアと中国との定期航路が失われ、韓国釜山港との定期航路が週 2 便あるのみとなっている。昭和 55 年（1980）北陸自動車道敦賀インターが新港に接し、舞鶴敦賀自動車道の完成を控えており、JR 貨物港線が新港保税区域にフェンス 1 枚で接しているという、交通の好環境を活かした港湾の活性化が計られている。

敦賀港は戦時中の軍事港、戦後の GHQ 管理下で、市民はむしろ危ない所として背を向ける傾向があった。金ヶ崎緑地公園の整備やイベント会場の「きらめきみなと館」の開館、「人道の港 敦賀ムゼウム」建設、平成 21 年 3 月に開館する鉄道資料館など、港湾計画が進捗するにしたがって、次第に市民が港に向き直りつつある。日本の港の中でもひとときわ豊かな歴史を有する敦賀港がさまざまな交流拠点となって、新たな文化を生み出す「文化としてのみなと」として発展することが課題である。



【現在の敦賀港】

## 第2章 「みなと文化」の要素別概要

### 1. 船を用いた交易・交流活動によって運び伝えられ、育ってきた「みなと文化」

#### (1) 芸能

##### 幸若舞

敦賀には、江戸時代、越前織田と交互に毎年正月将軍家へ出向き幸若舞を舞う幸若太夫屋敷があった。

##### 新内節

18世紀中期に江戸で生まれた芸能である新内節は、敦賀出身の鶴賀若狭掾によって生み出され、今日でも継承されている。しかし、現在の敦賀には、湊であったが故の芸能は現在みるべきものは残されていない。

#### (2) 言語

##### 「アイの風」

敦賀の言葉は、港を通じた交流の言語というよりは陸上の地理的な関係から、京都や近江・岐阜・伊勢との関わりが深い。郷土史家山本計一の遺稿集『続・郷土史論叢』の「敦賀町方言集」によって海を通じた言葉を抜き出すと、日本海側に特有の風の呼び方で、豊かさをもたらすといわれる東北風を意味する「アイの風」は、古くは「アユの風」と云い平安時代の歌謡集である『催馬楽』にもある。

##### 「ビー」

現在では主に漁村を中心に残っている娘を意味する「ビー」について、山本氏はマレー語起源説をとっている。

##### 「丁持」

『敦賀市史』によれば、「丁持(チョウモチ)」は、船と町との間を荷物を運送する業者のことで、越前海岸や能登でも同じ言葉がある。

#### (3) 文芸

敦賀は『古事記』・『日本書紀』に地名伝承があり、『万葉集』にも詠まれている。『義経記』・『吾妻鏡』・『太平記』といった軍記物にも登場する。ここでは、上記以外で特に著名な例を取り上げる。

##### 『今昔物語』

藤原利仁将軍の「芋粥」を題材に芥川竜之介が小説『芋粥』を著した。この藤原利仁が都の貴族にそのうまさを自慢した芋は、屋敷のある敦賀であった。屋敷は御名にあったと伝えられる。

##### 『日本永代蔵』

井原西鶴の『日本永代蔵』の「茶の十徳も一時に皆」に、北国の都としての繁栄ぶりと、茶の取引の話が書かれている。

##### 『おくの細道』

俳聖松尾芭蕉にとって、西行の『山家集』に詠まれた種(色)ヶ浜を訪ねることが『おくの細道』における旅の目標であった。目標を果たすと、旅で使っていた杖と笠を敦賀に



置いて、美濃大垣には馬で旅だった。

#### (4) 信仰

##### 気比神宮

伊奢沙別命・仲哀天皇・神功皇后を本宮に祭る。越の国の総鎮守として、北陸無双の大社。主神は、伊奢沙別命で気比大神（筍飯大神）と称する。『古事記』に、皇太子誉田別命（応神天皇）が角鹿（敦賀）行幸の折りに、気比大神が夢に現れ、イルカを献じて「我に御食の魚を賜ひぬ」と言っ「御食大神」と神名を称えた。仲哀天皇2年、朝鮮出兵の祈願のために気比大神に行幸し、神功皇后を呼び寄せ、皇后はここより海を渡り出兵したと伝えられる。明治28年（1895）に官幣大社となり神宮となった。

特殊神事に、旧暦6月朔日（新暦7月22日）に行われる総参祭は、敦賀湾対岸の撰社常宮神社の祭神神功皇后を仲哀天皇が訪ねるために海上を舟で渡御する。大鳥居は佐渡のヒバが用いられ、戦前は国宝、現在は重要文化財に指定されて、「赤鳥居」と呼称されて親しまれている。戦後、シベリア抑留からの引き揚げ船が舞鶴港に着いたが、第1船の班長が洗脳されていたためになかなか上陸させなかったが、第2船の班長であった敦賀新道の松永清さんが、岸壁に赤い鳥居の形をもった人を見つけて、敦賀の人が迎えに来てくれていると、上陸を第2船から先にさせたという話を聞いている。

##### 金崎神社

新田義貞が後醍醐天皇の親王を奉じて最後の根拠とした金ヶ崎城跡に、南朝の遺跡を懸賞する目的で明治30年（1897）に社殿が始った。祭神は尊良親王・恒良親王で、特殊神事に延元元年に親王を慰めた船遊びにちなんで、敦賀湾で御船遊管弦祭が10月に行われる。

##### 常宮神社

気比神宮の撰社で、主祭神は神宮皇后で式内社である。齊衡3年（856）、官社に列される。神功皇后朝鮮出兵の地と伝えられる。現在の常宮神社の神主家である宮本家をはじめとする集落は、織田信長が比叡山を焼き打ちした祭に逃れてきた僧侶の末裔で、10坊があった。宮本家は経典を守る円蔵坊である。総参祭の時は、西浦のすべての浦から氏子が出て気比神宮の舟神輿を浜で迎える。宝物に「大和七年（唐、833）」の銘があり国宝に指定されている新羅鐘がある。また、参道には、享和2年に諸国木綿商が寄進した笏谷石の灯籠がある。社前東西各3町は殺生禁断の海とされていた。

##### 白城神社

敦賀半島先端部の白木浦にあり、鶴羽大明神を祭神とする式内社で、朝鮮半島新羅国王祖稻飯命を祀ると伝承されている。新羅からの移住伝承は、白木の外に隣の美浜町丹生、敦賀湾対岸の五幡にある。

##### 八幡神社

名子浦にあり応神天皇を祀る。白馬に乗った八幡神が海から名子に揚がり、この地に祀れと告げて、縄間浦から沓浦へ馬に乗って東北の空へ去っていたという伝承がある。社殿床下に敦賀周辺では最も多くの船絵馬が残されている。

##### 剣神社

浦底浦にあり、武甕槌命を祀る。大野藩船大野丸は冬季の繫船場を浦底湾としていた。

浦底浦で禁忌であった鶏肉と鶏卵を船員が食したので浦人が憤慨したところ、繫船の綱が切れて浅瀬に押し上げられた。船員は舟綱を綱に包み鈴緒として奉納した。また、「奉納大野丸船中 安政五年九月吉日」と六角の各面に記した桐製の筒も納められている。

#### 信露貴彦神社

内陸部沓見にあり、爾々藝命と日本武尊を祀る。式内社で往昔は白木大明神と称した。渡来系の神社といわれている。

#### 明光寺

名子浦にある敦賀半島唯一の浄土真宗の寺である。その創建は詳らかではないが、天台宗から戦国末期から江戸初期にかけて転じたものと思われる。名子浦は冬季廻船の錨泊地であった。明光寺本堂襖の金唐紙の裏貼りに使用されていた故紙は、錨泊していた諸国廻船が春になって泊地を離れる折りに、航海安全を祈願して米や金を寺に寄進した江戸時代後期から幕末維新期の文書が多数発見された。

### (5) 食べ物

#### 鮓(すし)

敦賀は鮓文化の宝庫ともいえる。鮓で最も古い製法は飯を塩で乳酸発酵させる「生なれ」といわれる琵琶湖の鮓鮓であるが、敦賀から湖東(九里半街道)と湖西(七里半街道)へ通じる疋田宿には、室町将軍家・徳川将軍家へ献上した生熟れの鮓鮓があった。作った道具は疋田阪上家に残されているが、実際に作る家は舞崎の山本家しかなくなった。利用する鮓は九頭竜川の鮓を使用している。十返舎一句の『金草鞋』に描かれた疋田鮓鮓の八幡屋(森田家)の看板は日吉神社に保管されている。

漁村を中心に敦賀では北海道からの身欠鮓を戻して麹で漬ける鮓鮓を作る家が多い。身欠鮓を使って茄子などの野菜と炊き合わせる料理は、日常の料理として好まれている。

江戸前の酢を用いた早鮓は全国に広まっている。もはや鮓といえば早鮓となっていて、敦賀では良質な魚を用いた鮓店が多い。

#### 棗(なつめ)ご飯

北陸道木ノ芽峠に通じる新保・葉原には、棗が多く、「棗ご飯」がある。これは熟した棗の実を米と一緒に炊き込むご飯で、棗のりんごのような甘い香りがする。朝鮮の宮廷料理にもち米に棗の実を入れてトラジの根で黄色をつけたご飯がある。棗はもともとメソポタミアから朝鮮半島を経てもたらされた。ユーラシアの東西の文化交流に思いをはせることにできる料理である。

#### 茶

茶は鎌倉時代に禅宗によって広められ、室町時代に山城・近江を中心に商品作物として栽培が盛んとなった。敦賀では、平安時代から若狭国境の関村の歌ヶ谷茶が栽培されていたと伝えられ、野坂番茶が江戸時代後期に越後出雲崎の仕切書に見え、茶の産地でその茶は日本海交易の商品でもあった。

敦賀における茶の取引は戦国時代には見えるが、寛永11年に小浜に酒井氏が転封されると、敦賀に茶町が形成され、茶仲(ちゃすあい)と呼ばれる商人仲間がつくられて、大坂よりも早く茶の市場が形成された。この市場には、美濃・近江・伊勢などから茶が集まり、日本海を敦賀から下る有力な商品となっていた。ことに美濃茶は多いときには一万

数千駄が関ヶ原を北国脇街道を通じて敦賀刀根宿から疋田宿を経て敦賀津に運ばれた歴史を、別途述べる運河遺構を保存する疋田地区会館に茶の風袋を復元して展示している。

#### 塩

『日本書紀』武烈天皇紀に、大臣平群真鳥が大伴金村に攻め滅ぼされた時、塩に呪いをかけたが、角鹿の海塩に呪いをかけるのを忘れ、角鹿の塩は天皇の所食（おもの）となったとある。敦賀の塩は天皇の塩であった。

#### 蟹

『古事記』には、応神天皇が近江行幸の折りに宇治の木幡村での大御饗（おおみあえ）を献ぜられた際の御歌に、

この蟹や 何処の蟹 百伝ふ 角鹿の蟹 （以下略）

とあり、敦賀の蟹が古代から珍重されていたことを物語っている。

#### 酒

同じく『古事記』の応神天皇の記述に、天皇が皇子のときに角鹿に仮宮を造り、氣比大神に入鹿（イルカ）を献じ、これが都奴賀（敦賀）の地名起源とある後に、母の神功皇后が、来る人を待って造る「待酒を醸（か）みて」を用意し、

この御酒は 我が御酒ならず 酒の司 常世に坐す 石立たす 少名御神の 神  
寿き 寿き狂ほし 豊寿き 献り来し御酒ぞ 乾さず食せ ささ

と歌い、皇子は、

この御酒を 醸みけむ人は その鼓臼に立てて 歌ひつつ 醸みけれかも 舞ひ  
つつ 醸みけれかも この御酒の 御酒のあやにうた楽し ささ

と返した。『古事記』はこれを「酒楽の歌」としている。

#### （6）節句・行事

##### 夷大黒の綱引き

毎年相生町の通りで夷大黒の綱引きが行われている。夷側が勝てば大漁、大黒側が勝てば豊作と云われる。この綱引きの大黒の衣装は、長崎からか松前からかはわからなくなっていたが「蝦夷錦」である。『敦賀志』にも唐織蝦夷錦とある。

##### 御船遊管弦祭

延元元年に尊良親王・恒良親王を慰めるために催されたことを記念して、金ヶ崎神社の行事として毎年10月に行われている。

##### 総参祭

毎年7月20日、氣比神宮の祭神である仲哀天皇が妃の神功皇后を祭る常宮神社へ舟渡御をする。前夜氣比神功で執行される丑の刻神事の際に舟神輿に御魂移しが行われ、翌朝氣比神宮を出立した神輿は、神宮北方の児屋の川河口から舟に移され、海上を常宮神社まで渡御する。



【日本書紀・古事記と敦賀の塩と蟹】  
（敦賀市立博物館蔵『敦賀十勝』より）

## (7) 生活用具

## 敦賀傘

敦賀で作られていたみなとの交易・交流を示す生活用具には、「敦賀傘」があった。湿気で重い雪に合うように太い骨組みと人毛を折り込んだ糸を特色とした傘は、廻船によって運ばれた。

## 舟釘

敦賀では、ハガセ船や弁財船の建造が江戸時代に行われていた記録があり、鑄物師町という町名が残っているように、出雲から鉄を運び、舟釘を作っていた。

## 筵

敦賀郡だけではなく三方郡の村々から筵が輸送貨物の梱包材として集荷され、敦賀湊で使用されるだけではなく、廻船で移出された。

## 2. 交易による流通市場の形成によって育ってきた「みなと文化」

## (1) 物資の流通を担う産業

## 日本海交易の中心市場であった敦賀津と豪商

戦国の争乱によってその繁栄を小浜湊に譲っていた敦賀津は、太閤板に代表される領主経済によって繁栄を取り戻し、北国 33ヶ国や因州の貢租米が敦賀津に運ばれてきた。江戸初期に領主と結んだいわゆる初期豪商には、代官にもなった打它氏(糸屋)、道川氏、高嶋屋(小宮山)、田中氏がいる。打它氏は飛騨の出身で慶長年間に敦賀に移ってきたと考えられていて、元和年間には秋田藩の米宿を勤め廻船業を営んでいた。江戸時代を通じて町年寄より上位の地位を与えられ、町奉行と同席して武家の待遇を受けた。道川氏は川船座の頭分で、秋田から太閤板を運んだ。敦賀の領主が武藤氏の時代に地子・諸役・権役免除の特権を与えられていた。道川氏の出自は明らかではないが、秋田本荘に中世城郭の道川城趾があり、秋田氏との関係が考えられるが判然としない。陸奥野辺地湊で南部藩の物資を独占し、元禄に中断するが、新道野西村家からの養子が文化8年(1811)に700石手船で田名部との間の廻船を復活した。高嶋屋は、近江守山の出身で、前田利家の代から加賀藩の米宿を勤めた。田中氏は近江高嶋郡の出身で、鷹商から奥羽諸大名をはじめ徳川家康とも関係して廻船業を営んだ。慶長5年(1600)、佐渡を検分し、相川金山の開発を家康から命じられている。

## 西廻り航路と敦賀

寛永15年(1638)加賀藩は試みに廻米を敦賀津へ揚げずに下関を經由して大坂へ運んだのが、西廻り航路の先鞭といわれている。正保4年(1645)には大坂に蔵宿を置いて本格的に西廻り航路を使いだした。奥羽諸藩もこれに続き、17世紀後半に年平均51万俵を超えていた敦賀津への米の着津量は、18世紀前半には10万俵程度に低下していった。

天和2年(1682)ごろ、諸国の廻米を扱う蔵宿が41軒、松前藩手船船宿2軒、諸国筋宿59軒等が「遠目鏡」には見える。

## 敦賀 - 琵琶湖間運河計画

敦賀は中心部に琵琶湖がある近畿三角帯という本州中央部の大破碎帯の北の頂点にある。また、琵琶湖があることにより、伊勢湾・大阪湾と敦賀湾は本州で日本海と太平洋の間の陸地が一番狭い場所ともなっている。平清盛の伝説の運河計画以来、幾度となく計画が立

てられ、一部は実施に移された。江戸時代には、寛文、元禄、享保、天明、文化、嘉永、慶応と計画され、文化 13 年（1815）には疋田宿までが着工され、天保 5 年（1834）に馬借座の反対で廃止されるが、ペリー来航という海防の危機に当たり、京都御備のために復活し、琵琶湖側にも大浦から字茶屋に疋田と同じように舟溜りを造って、深坂峠は馬借で運送したが、文久 3 年（1863）にはこの運河は使用されなくなった。現在、疋田舟川遺構として川床の胴木といわれる船底保護の枕木などを再現している。近代になると、日本海と太平洋を結ぶ運河として明治・大正・昭和とそれぞれ時代背景を異にするも運河計画が様々提言される。ことに昭和 40 年（1965）の日本横断運河計画は、建設省が揖斐川中流域から敦賀湾までの 60km のトンネル運河を建設する案であった。北陸自動車道の建設により運河計画は消えたが、なお今日でも運河計画を提案する動きがある。

#### 松前藩屋敷・津軽藩屋敷

松前・津軽の両藩は、敦賀に藩屋敷を置いた。松前藩屋敷は早くに廃止されたが、津軽藩屋敷は明治維新までであった。大阪の陣に際して、津軽の軍兵は敦賀屋敷で軍装を整えた。

#### 蝦夷地取締御用商人・蝦夷地物産会所・北海道開拓使出張所

江戸幕府は寛政 11 年（1799）に蝦夷地を直轄化し、蝦夷地御用取締を置いた。蝦夷地の開発には高田屋嘉兵衛を御用商人頭にし、蝦夷地物産を取り扱う各湊に御用商人を任命した。敦賀では網屋と飴屋が任命された。幕末、文久 2 年（1862）蝦夷地物産会所が敦賀にも設けられた。その折の取り調べよると松前から敦賀への入津した鯡や数の子などの魚類と昆布が 80,894 箇、その内の 4,377 箇が昆布であった。明治維新後、明治 3 年（1870）には北海道開拓使出張所と通商司が置かれて通商司札という紙幣が発行された。紙幣発行の後盾になる商業資本が蓄積されていたことを物語る。

#### 露国領事館・露国義勇艦隊事務所

敦賀 - ウラジオストク間航路のロシア側の経営が、明治 40 年（1907）に東亜汽船に代わって露国義勇艦になると、敦賀港には義勇艦隊の事務所ができた。

大正 14 年（1925）1 月、日ソ基本条約が締結されて国交が回復すると、敦賀にソ連邦領事が赴任してきた。敦賀町では誘致した経緯もあり、町の費用で川崎・松栄の県有地に領事館を建設した。また、領事別館も建設した。

#### 獣類検疫所

大和田荘七は、大正 4 年（1915）から朝鮮牛の輸入を始め、敦賀が下関に次いで日本の牛肉食文化に寄与した。朝鮮からの肉牛の検疫のための獣類検疫所の建物が縄間に残っている。

#### 水上警察署

明治 29 年（1896）10 月、敦賀港は開港外貿易港の指定を受けたのにもない、警備の必要から敦賀町は寄付を募って福井県内最初の水上警察署が建設された。

## （2）交易物資の保管施設

#### 鯡蔵

元治元年（1864）12 月、水戸天狗党は上京の途上木ノ芽峠を下りて敦賀の新保宿に滞陣した。葉原宿に陣を置いた加賀藩と交渉の末に 17 日天狗党は降伏した。加賀藩は天狗党を武士として扱い、寺院に収容したが、幕府目付および関東取締出役が敦賀に到着する

と「浪人」として扱われ、舟町の16棟の鮮蔵に押し込められ、352人が来迎寺地内で斬首された。明治8年(1875)天狗党の刑死者・戦病死者合わせて411人を祀る松原神社の創建が処刑地に許可された。鮮蔵も一棟移築されて現存する。なお、水戸にも鮮蔵が移築されている。

#### 旧紐育スタンダード石油会社倉庫

明治38年(1905)に建設されたレンガ造りの石油貯蔵用倉庫。通称「赤レンガ倉庫」として市民に親しまれている。

#### 敦賀倉庫

明治28年(1895)に設立された敦賀倉庫合資会社は、開港と同時に明治32年(1899)に株式会社となった。蓬萊に現存する昭和8年(1933)建築の倉庫は、レトロな建築物として欧亜連絡国際列車が行き交っていた時代の敦賀港の繁栄を偲ばせる。



〔旧紐育スタンダード石油レンガ倉庫〕

### 3. 航路ネットワークを利用した地場産業の発達によって育ってきた「みなと文化」

#### (1) 港湾関連施設

##### 造船業

日本海航路で活躍した「北国船」「ハガセ船」、北前船時代の「弁財船」がある。青森県深浦円覚寺にある北国船の描かれた唯一の絵馬は、敦賀の庄司太郎左衛門が寛永10年(1633)に奉納した。敦賀の網谷旅館には、北国船が描かれた寛永屏風がある。

ハガセ船については、新潟県糸魚川市能生の白山神社に絵馬が残されている。敦賀では、ハガセ船と弁財船についての建造記録がある。現在、気比造船がただ一社あるのみである。

##### 轆轤士

敦賀津では、冬季間、廻船が浜に引き揚げられたり、海に停泊させたりして困われていた。廻船を引き揚げるには轆轤を使かい、この専門業を轆轤士と称し、轆轤士仲間があった。

#### (2) 港湾利用産業

##### 四十物

敦賀の生魚や四十物は、近江・美濃では「敦賀物」と称されて上物の代名詞であった。また、京都へも運ばれた。例えば、天明元年(1781)に小浜藩によって刊行された『若州良民伝』に載せられた孝子満吉は、塩魚を背負って京都まで運んでいる。

##### 製塩業

『日本書紀』武烈天皇紀や古墳から製塩土器が発掘され、敦賀において古代から塩が重要な生産物であったことが推定されている。江戸時代には敦賀半島西浦の沓浦には小浜藩の御用塩田があった。また、東浦は塩浦で年貢は塩であり、小浜酒井家の支藩である鞠山藩は敦賀町に塩の売り捌きをする会所を設けていた。

##### 醸造業

江戸時代の敦賀の酒造業者は、杉津と敦賀津にあった。杉津には現在はないが、敦賀津



の敦賀酒造は、伏見の月桂冠大蔵酒造よりも古く寛永期からの酒造経営記録を持つ。敦賀酒造那須家は、遊行二代上人に従って讃岐から移住してきたと伝えられ、現在も「氣比正宗」「福寿杯」を造石している。

#### 昆布加工業

敦賀における特色ある食品加工業には昆布加工がある。敦賀の加工昆布は宝暦年間（1751～63）に米屋善兵衛によって始められたと伝えられる。文政7年（1824）に細工昆布仲間が結成されてから販路を拡大し、若狭・越前の外に加賀・越中・美濃・尾張・伊勢・近江・山城、さらには江戸に拡大して敦賀の名産品となった。現在では、おぼろ昆布や昆布茶などの昆布加工品以外にも、昆布をつかった和洋菓子が生産されている。永平寺御用昆布を扱う奥井商店はフランスへ出汁昆布を輸出し、高橋昆布は敦賀と函館に昆布館を設けて観光拠点ともなっている。また、同社は中国へも進出して養殖昆布加工をおこなっている。

#### 窯業

敦賀の窯業には石灰とそれから発展したセメント工業がある。石灰は、山間の杉箸村および海岸地帯の泉村・赤崎浦に灰屋仲間が組織された。敦賀での石灰生産が始められた時期は判然としないが、天和2年（1682）の「遠目鏡」にすでに見えている。元禄時代には杉箸・刀根の両村から石灰運上が出されている。泉村および赤崎浦の石灰は明和・天明期に開始されている。鞠山の絵図には田結浦・赤崎浦に石灰窯が描かれている。この絵から見ると高炉式の窯である。

泉村の石灰岩を原料としたセメント工場の建設計画は大正7年（1918）からあったが、福浦湾を埋め立てて実際に「敦賀セメント株式会社」が設立されて工場が建設されたのは昭和11年（1936）末であった。



【田結・赤崎浦石灰窯（図中、塔状建屋）】（鞠山濱本家所蔵）

## 4. 港を介して蓄積された経済力に基づき、人々の生活の中で育ってきた「みなと文化」

### （1）遊里

敦賀の遊女については、古今集の選者であった藤原隆信の歌謡があり、平安時代に遊女のいたことがわかる。また、「太平記」で新田義貞らが舟遊びをした際に遊女の袖を召したとあり、嶋寺の遊女が南北朝時代にあったことを知ることができる。慶長10年（1605）ごろ、川東の三ツ屋町と六軒町に移され、近松門左衛門の浄瑠璃「傾城反魂香」では、遊女の「遠山太夫」が絵師狩野元信とともに登場する。六軒町は『色道大鑑』にも載せられ、『洞房語園』においては全国遊郭の番付で7番目に位置づけられている。

敦賀の遊郭は、新村である出村町などにも拡大したが、天保11年（1840）「諸国遊所競」で三国は東前頭2枚目、金津は西前頭17枚目にみえるが、敦賀はそれ以下となり、西廻り航路の開発によって入津量が減少すると遊郭も後退したことを物語っている。敦賀港が国際貿易港として開港すると明治43年（1910）に芸妓学校常盤学舎が設立された。第2次大戦後、売春取締法の施行によりなくなった。

## (2) 芸術・芸能

## 敦賀の近世絵画作家

敦賀を代表する絵師に、慶長から元禄にかけて三代の橋本長兵衛がいる。鷹を描くことにすぐれ、寛永12年(1635)に小浜藩主酒井忠勝が日光東照宮に奉納した鷹の扁額と屏風は、二代目長兵衛が描いた

幸若舞は猿楽と同じように南北朝時代に地方芸能として成立し、室町時代には京都でもはやされた。戦国期になると武士が好み、ことに織田信長・豊臣秀吉・徳川家康が好んだことから高い地位を得た。越前国丹生郡西田中は、恐らく幸若舞を完成させたであろうといわれる桃井直詮の子孫が所領を得て代々江戸で將軍家の前で正月に舞うことを家職とした。敦賀の幸若舞は、天正6年(1578)には史料上で確認されるが、江戸時代前期になって一旦家が途絶え、西田中から分家させて再興した。明治維新によって徳川幕府がなくなると庇護者を失い、幸若太夫は東京に移住し、敦賀には幸若太夫屋敷跡が残るだけになった。

## 文芸

敦賀の代官職も勤めた富商打它宗貞の子の公軌は、京都に店を構えて大名貸しで巨富を築いた人物として『町人考見録』にも記載されている。公軌は木下長嘯子門下で『拳白集』の編纂に携わった。能書家でもあり、藤原惺窩の『惺窩文集』を書いた。茶人としても著名で、『古今名物類聚』にも登場する。

『おくの細道』の旅の途上、松尾芭蕉は元禄2年(1689)8月14日夕刻に敦賀へ木ノ芽峠を越えて到着した。宿は唐仁橋の出雲屋弥市郎であった。敦賀での芭蕉は、天屋五郎右衛門に導かれて舟で色ヶ浜に渡り、本隆寺で西行を偲んで、

寂しさや須磨に勝ちたる浜の秋

波の間や小貝にまじる萩の塵

を詠んでいる。

芭蕉は出雲屋に旅を供にした笠と杖を置き、美濃大垣に向かった。現在、笠は失われたが、杖は敦賀に現存する。

また、近江との国境に位置する新道野で問屋を営んだ西村孫兵衛家には、素龍が浄書した『おくの細道』が保存され、重要文化財に指定されている。

『遠眼鏡』は天和2年(1682)に成立した町鑑で、大湊として賑わった敦賀の町の様子をよく伝えている。その中に、「芸者」の項目には、歌学者・連歌師・俳諧師・能書・碁・将棋・数寄者・立花・庭作り・鞠・謡・笛・鼓・太鼓・算者・彫物細工・医師・外科・針立・目医者・歯医師・刀脇指目利など24種の人名があげられている。さまざまな技術をもった人々の存在を可能とした敦賀町の繁栄を知ることができる。

『敦賀八景』は延宝8年(1680)の写本が現存する最初のものである。八景に描かれた場所は、金崎夜雨・天筒秋月・氣比晚鐘・野坂暮雪・今浜夕照・櫛川落雁・常宮晴嵐・清水帰帆である。

## 5. 港を中心とする社会的・経済的営みの総体として形成されてきた「みなと文化」

## (1) 港発祥の地

氣比神宮の祭神である仲哀天皇が妃の神功皇后を祀る常宮神社を訪れる総参祭の舟渡御



は、神宮の北にある児屋ノ川河口から出航する。敦賀の古い湊を示す行事であろう。また、日本三大松原の一つに数えられる気比の松原の背後には、西福寺や杳見の三味線川辺りまでラクーンが広がっていて、船が停泊しやすい環境があったことが考えられている。

#### (2) JR 貨物敦賀港線

明治 17 年 (1884) 4 月 1 日、長浜 - 敦賀港駅が開通した。東海道線に次ぐ早期の鉄道敷設であった。長浜 - 米原間がこの後結ばれると、伊勢湾から敦賀湾を鉄道で結ぶ事が可能となった。敦賀は鉄道技術の博物館のようなところで、現在でも北陸線に使用されているループ式トンネル、現在は北陸トンネルとなったが、スイッチバックがあった。柳ヶ瀬トンネルをはじめ、今庄までの旧北陸線沿線には 10 を越えるレンガ造りの旧鉄道トンネルが残っている。開業当時のレンガ造りのランプ小屋も現存する。

敦賀駅から敦賀港駅までの港線は、今日でも貨物線として利用されている。各地の港が埠頭までの鉄道を廃止したなかで貴重な存在となっていて、モーダルシフトによる船と鉄道を使った交通の大切さが叫ばれる昨今、新たな敦賀港の魅力となっている。平成 20 年度末に金ヶ崎緑地にある再現駅舎内に鉄道展示が行われる。

#### (3) 金ヶ崎埠頭

敦賀港駅は金ヶ崎埠頭に隣接している。現在は緑地公園となっているが、欧亜連絡国際列車の発着駅となっていた明治 45 年 (1912) から昭和 16 年 (1941) までは、駅舎の外に税関やソヴィエト義勇艦隊事務所などの施設があり、ヨーロッパと日本との窓口として多くの旅行者で賑わった。

#### (4) 港・港湾に関する歴史的施設

現在、敦賀国際観光ホテルの入り口付近にある通称「高灯籠」は、享和 2 年 (1802) に廻船業者の荘山清兵衛が造った石灯籠で、敦賀湊の灯台として出入りする船に親しまれた。

敦賀半島先端の立石崎に建つ立石灯台は、明治 14 年 (1881) 6 月に完成した日本人が始めて設計した洋式灯台である。

大正 4 年 (1915) に大和田荘七が朝鮮北部との航路開設の主力輸入品と考えていた肉牛の仮検疫所等の施設を調べた。農商務省は大正 5 年 (1916) に縄間に用地を取得して獣類検疫所を建てた。この建物は現存するものの私有であるために痛みが激しくなっていてその保存が憂慮されている。

町並みは、アメリカ軍による空襲で市街地の多くを焼失と、戦後の復興道路のために港町として繁栄した往時の町並みはほとんど残っていない。僅かに相生町の敦賀酒造と旧大和田銀行を利用した敦賀市立博物館の周辺に残っている。



〔立石岬灯台〕

#### (5) 港町の景観 (みなとの文化的景観)

金ヶ崎の先端に位置する鷗ヶ崎が敦賀港を一望できる眺望点である。また、対岸の花城

地蔵尊からも気比の松原が一望である。

曾ては湾奥部の旧港ことに金ヶ崎埠頭は、欧亜連絡の汽船と汽車が同時に視野に入る独特の景観を有していた。現在は、敦賀港を利用する大型の船舶は鞠山北の石炭埠頭を利用する石炭船とフェリー埠頭を利用する北海道との大型フェリー・RORO 船で、一般の市民はあまり目にしない。

敦賀港の象徴的景観としては、日本三大松原と称される気比の松原が著名である。また、敦賀倉庫のある旧港の倉庫群および赤レンガ倉庫と金ヶ崎緑地公園がある。

常宮湾小崎内側に「越後ころばし」といわれる暗岩がある。越後の船が座礁したことによると伝えられる。

相場岩は、敦賀湾奥の井ノ口川河口に近い花城崎の沖にあり、岩の海水からの出方により北方地方の作物の豊凶を占い穀物相場の指標としたと伝えられる。

名子の浜には近年まで3棟の入母屋造の舟小屋が残っていた。この舟小屋の屋根構造は、平叉首と叉首（サス）によって四角錐構造をもつ独特の様式である。同じ様式は、能登半島から敦賀半島にあるが、本州には外になく、蝦夷地のアイヌが同じ屋根構造を持つ。ロシア沿海州や樺太にも見いだせないが、千島アイヌにはあるという。

### 第3章 「みなと文化」の振興に関する地域の動き

#### 1. 敦賀港みなと観光交流促進協議

2006年度、国土交通省「みなと観光交流促進事業」交付金を受けて、敦賀港港湾計画の国際交流ゾーンの活用を目的に、国・県・市と商工会議所・観光協会・まちづくり会社・市民ボランティア団体・市民研究家団体・有識者等によって、「敦賀港みなと観光交流促進協議会」が結成された。

協議会では、敦賀港が欧亚連絡国際列車の走っていた明治44年から昭和16年までの時代、日本とヨーロッパを結ぶ玄関口であった歴史を思い起こし、再び敦賀港をシベリアランドブリッジの拠点化する契機とすることを目的に、欧亚連絡国際列車に乗ってきた、1920年から22年にかけてシベリアに取り残されて飢餓に瀕していたポーランド孤児、および1940年にナチスの迫害から杉原千畝リトアニア臨時公使が発給したいわゆる「命のビザ」を持って敦賀港に入港したユダヤ難民を暖かく迎えた敦賀市民との交流を掘り起こす作業を行った。

平成20年(2008)3月、金ヶ崎緑地の休憩所を利用して、ポーランド孤児とユダヤ難民救出と敦賀との関係を示す「人道の港 敦賀ムゼウム」が開館した。2006年10月に敦賀港きらめきみなと館において、ワルシャワ大学エヴァ・ルトコフスカ教授を招いて「人道の港敦賀」の講演会とシンポジウムを開催した。同時に、ポーランドの紹介と物産会とポーランド料理の振る舞いを行なった。



【人道の港 敦賀ムゼウム】

#### 2. 「人道の港 敦賀ムゼウム」

敦賀港みなと観光交流促進協議会では、市民研究団体の日本海地誌調査研究会が行なったユダヤ難民と敦賀市民の交流調査の成果を踏まえて、金ヶ崎緑地公園にある旧敦賀港駅舎を模した建物を利用してユダヤ難民と敦賀市民の交流を示す展示を11月から翌年3月までの予定で行なった。一時的な展示計画であったが、多くの来館者を得たので、2007年度に協議会では同じ金ヶ崎緑地公園内の休憩所を改装して常設展示館とする計画を立案した。

協議会では、部会を設けて常設館の企画を検討し、2008年度敦賀市は約2,000万円をかけて「人道の港 敦賀ムゼウム」を建設した。協議会では、この常設展示場の開設を行なうとともに、汎く敦賀港の歴史を知ってもらうために「敦賀港検定」を企画した。この検定試験の前には、敦賀港についての古代から現代までの講座を実施した。検定試験合格者から希望を募り、「人道の港 敦賀ムゼウム」ボランティアガイドを認定した。

ボランティアガイドの方々は、自主的な学習会を行い、人道の港としての敦賀港についての知識の向上に取り組んでいる。

「人道の港 敦賀ムゼウム」は見学者が20人程しか入れない小規模な施設であるが、

2008年3月の開館以来、1年間で13,000人を超える見学者があった。

### 3．鉄道資料館

敦賀は、スイッチバックや現在も使用されているループトンネルなど、“鉄道の博物館”といえるほど、鉄道技術の集積がある。開業時のレンガトンネルやランプ小屋などの施設も残っている。

太平洋と日本海を結ぶ鉄道として、東海道線に次いで敷設され、欧亞連絡国際列車の鉄道と船を結ぶターミナルとなった JR 敦賀港線は、2008年度までで廃線となった。

協議会では、金ヶ崎緑地公園の旧敦賀港駅を模した建物を、「敦賀鉄道資料館」として2009年3月に開館した。



【敦賀鉄道資料館】

### 4．水産卸売市場

敦賀漁業組合の水産市場が2009年4月に新たな建物が完成し、競りの見学などができるようになった。これに合わせて「つるが大市場」が開場し、一般の人々が漁港で水産物を買いやすくなった。敦賀市と敦賀市中心市街地活性化協議会では、新水産市場および敦賀酒造などの古い建造物がならぶ舟溜地区、市立博物館などのゾーンを市街と活性化のモデルとしてまちづくりの核として取り組んでいる。



【つるが大漁市場】

### 5．金ヶ崎緑地公園

1999年に敦賀港開港100周年を記念して金ヶ崎埠頭に緑地公園が整備された。開港100周年記念行事以降、毎年7月に金ヶ崎緑地でサマーフェスティバルを開催してきたが、2008年7月28日の開会中に突風によりテントが吹き飛ばされて、死者1名と重軽傷9名を出したために、このサマーフェスティバルは中止された。

### 6．松原の灯籠流しと花火大会

名勝気比ノ松原は、三保ノ松原、虹の松原とならぶ日本三大松原として多くの文人墨客も訪ねている。近松門左衛門の傾城反魂香のはじまりは気比ノ松原である。現在は盆行事の灯籠流しと合わせて、花火大会が毎年行われ、多くの観光客を集めている。

### おわりに

一般に、町や村の景観復元整備となるとほとんどが江戸時代のあり様の復元である。たまに大正や昭和の町並み復元があるが、江戸時代ほどインパクトはない感じがする。他との差異化をするために、敦賀はヨーロッパとのつながりを重視して和洋折衷のレンガを用いた建造物による景観整備が適切ではないかと思う。