



阿曾隧道(南側)

らないので注意が必要である。
なお車で実訪する場合には、河野運
動公園側から進入すれば容易に到達で
きる。

の3道路が並行する形となっているが、
春日野道だけ大谷から分離して元比田
に向かう途中で落石のため通行止め
になっている。

てくる。注意してみなければ気がつか
ないが、その海岸沿いに本号の表紙と
なっている阿曾隧道が垣間見える。

不明であるが、あえて推測すれば、海
岸沿いは崖でしかも曲折しており難所
にあたることから、当初から山側に新
たな隧道を掘ることを想定していたの
かも知れない。

◆大谷隧道群と大比田付近◆

車を桜橋から大良、大谷へ進めると、
隧道の連続となる。合計五ヶ所あるが、
その脇には具谷と同様に春日野道が残
っている。なお隧道の一つは供用停止
となり、逆に春日野道を拡張して現在
使用している。

車で行かれた場合には、通行止めの
地点から河野海岸有料道路に降りる道
があり、ここで一旦有料道路に出、
元比田付近で再び山側に登り春日野道
に戻ることができる。この付近はかつ
て塩業が盛んだったところである。

この隧道は春日野道よりも古く、明
治9年に敦賀から杉津を経て北に向か
う海岸道路(東浦道と呼ばれた)を計
画した際に削られたもので、これまで
の春日野道とは着工時期が異なってい
る。この計画は途中で中止となったが、
隧道だけは開削されている。この計画
ルートが、そのまま後の春日野道に生
かされたと考えて間違いない。

阿曾隧道を過ぎると再び春日野道は
国道8号としていまなお現役である。
万葉集にも詠まれた五幡、明治以降絵
葉書の定番であった名勝松ヶ崎、赤崎
を過ぎて鞠山へと入っていく。国道8
号は鞠山トンネルを抜けるが、鞠山海
水浴場にへ分岐する道が春日野道であ
る。鞠山は江戸時代小浜藩の支藩鞠山
藩(敦賀藩)の陣屋が置かれた場所
である。その陣屋跡付近の鞠山神社の地
点で春日野道は途切れる。そこから先
は敦賀新港で海岸が埋め立てられ、さ
らにその先は敦賀セメント(株)の私有地
となっているため立ち入ることができ
ない。この付近だけは春日野道が中断
することになる。

◆阿曾隧道◆

この隧道群を過ぎたところから、戦
後の敦賀有料道路になるため春日野道
は国道8号と別れ海岸沿いに降り、元
比田、大比田、横浜、杉津と集落の中
を抜けることになる。

大比田、横浜間で現国道8号から河
野海岸に繋がる道(有料道路)を横切
り杉津に入る。そのまま南下して阿曾
に向かうが、阿曾の手前で集落に入る
旧道があり、これが春日野道である。

明治16年7月8日、この隧道は大雨
で崩落して、暫く放置されていたが、
春日野道着工とともに出入口部分だけ
は石造り、中間部分は素掘のままとい
う中途半端な形で再度整備された。長
さ52・5mと短いにもかかわらず、何
故このような半端な仕上げをしたのか

国道8号に戻り鞠山トンネルを抜け
ると、その出口に鞠山に繋がる春日野
道の一部が敦賀セメント(株)の敷地の一
部として見てとれる。鞠山トンネルは
昭和34年9月に竣工するが、この鞠山
に繋がる春日野道の区間が役割を終
え、敦賀セメント(株)に払い下げら
れるのは二年後の昭和36年7月である。

◆金ヶ崎隧道◆

そこから少し進んだ地点に山側に入
る道が在り、それを登ったところ旧
金ヶ崎隧道に通じる春日野道が残って
いる。車で行くとき右側のセメント工場
に気をとられ、うっかり通り過ぎるの
で注意が必要である。ここからは歩い
て隧道に向かうことになるが一本道
なので迷うことはない。

この隧道が着工また竣工した時期に
ついては、阿曾隧道と同時期とみる説
もあるが、この時は峠道の整備にとど
まっている。隧道着工は春日野隧道と
同時期で、両者が工事の進行を競った
ことが記録されている。貫通したのは
明治19年8月6日、といっても線で繋
がっただけで隧道として竣工したのは
年末である。この隧道にも松平春嶽の
扁額が掲げられているが、そこに記載
されている明治19年11月の記載は事実
と考えられる。隧道を出ると舗装され
た道となっており、これを下ったところ
が鉄道金ヶ崎駅となる。まさに物
流道路にふさわしいルートである。

明治22年、県は春日野道を敦賀道と
改称し、全額県費負担の第一条道路と
し、従来の木ノ芽峠を経由する道を第
三条道路とした。
その後春日野道は国道12号、後さら
に国道8号となり、物
資搬送の動脈となるの
である。

◆エピソード◆
昭和33年10月26日、
現在の国道8号となる
武生有料道路が開通し
た。河野の具谷から武
生までの区間で、これ
までの春日野隧道に代

数分で隧道入り口に到着する。長い。
現在のトンネルの真上付近で、二階にも
う一本トンネルがあると考えればよい。
ただ、天気が良いと外が明るい分、
隧道の中は漆黒の世界となるので、反
対側の入り口が見えていても一人で通
行するのは危険でお勧めできない。二
人以上で懐中電灯を持参し、ゆっくり
と眼を闇に慣らしながら進んでほしい。
敦賀側の出口は金網で塞がれているが
簡単に乗り越えられる。

この隧道が竣工した時期に
ついては、阿曾隧道と同時期とみる説
もあるが、この時は峠道の整備にとど
まっている。隧道着工は春日野隧道と
同時期で、両者が工事の進行を競った
ことが記録されている。貫通したのは
明治19年8月6日、といっても線で繋
がっただけで隧道として竣工したのは
年末である。この隧道にも松平春嶽の
扁額が掲げられているが、そこに記載
されている明治19年11月の記載は事実
と考えられる。隧道を出ると舗装され
た道となっており、これを下ったところ
が鉄道金ヶ崎駅となる。まさに物
流道路にふさわしいルートである。

今では、昭和40年代まで、国道8号
が武生の山中を通り、春日野隧道を抜
けて河野、敦賀へ繋がっていたことを
知る人は少なくなりつつある。まして
明治期に、本県産業振興の切り札とし
て商法会議所がその開削に全力を挙げ
たことを知る人もまた、殆どなくな
った。

明治、大正、戦前、戦後と嶺北の発
展とともに在った春日野隧道は、明治
の風格ある姿を今なお留めながら少
ずつ朽ち、静かに山中に眠っている。



旧金ヶ崎隧道南側入口



旧金ヶ崎隧道北側入口

—エピソード—
昭和33年10月26日、
現在の国道8号となる
武生有料道路が開通し
た。河野の具谷から武
生までの区間で、これ
までの春日野隧道に代

本稿の記載内容は既存の文献・資料と相違して
いますので「留意下さい」。
文責／福井商工会議所奥山秀範