

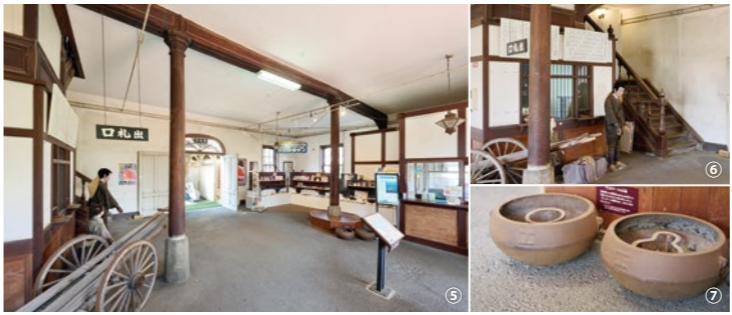
# 旧長浜駅舎

## 石灰コンクリートで建てられた 現存、日本最古の駅舎

滋賀県長浜市に残る旧長浜駅舎は明治15(1882)年11月の竣工。現存する日本最古の駅舎で、新橋駅を模して建てられた洋風建築である。設計はイギリス人鉄道技師・ホルサムと推測され、神戸の稲葉弥助が施工した。昭和33(1958)年、日本初の鉄道記念物に指定。



現存、日本最古の駅舎である旧長浜駅舎。旧国鉄が日本初の鉄道記念物に指定した。



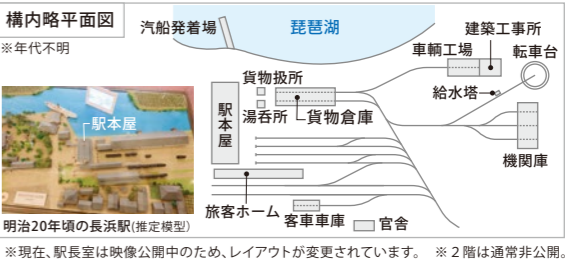
⑤ 汽車と汽船を乗り継ぐ三等旅客が利用した待合室。⑥ 出札口 ⑦ 三等待合室に置かれた手あぶり用火鉢。鉄道建設を担った工部省のマークがある。



⑧ 休憩室 ⑨ 駅長室 ⑩ 倉庫係室 ⑪ 世話係室では当時の鉄道連絡船発着場を映像で再現(写真左)。



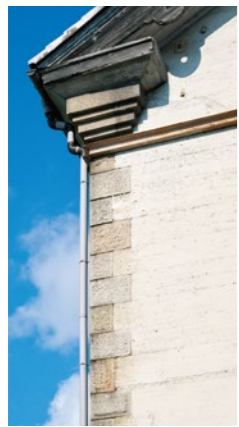
⑫ 2階ではトラス構造が見える。各所のデザインなどにも洋風のしつらえがある。⑬ 手すり子に鹿鳴館風の装飾が施されている木造の折り返し階段。⑭ レンガの窓枠と白い鍍金がモダンな印象。内側にガラスの上げ下げ窓がある。



明治維新で誕生した新政府は、明治2(1869)年、欧米列強に追いつくための国策の一つとして鉄道敷設を掲げ、新旧の都である東京と京都をつなぐとともに、琵琶湖周辺から敦賀に達する鉄道で太平洋と日本海を結ぶことをめざした。明治15年3月、長浜～敦賀間に日本で5番目となる鉄道が開通。この敦賀線の始発駅として、また長浜～大津を結び琵琶湖に就航した鉄道連絡船に接続する駅として同年11月に旧長浜駅舎は建設された。お雇い外国人であったイギリス人鉄道技師、ホルサムの設計と伝えられており、施工は神戸の稲葉

弥助が請け負ったと記録に残っている。旧長浜駅舎は木骨構造、石灰コンクリート造りで壁厚は50cm近くある。四隅を花崗岩の算木積みとし、外壁上部にはレンガの角を突き出して並べたドクトゥース(犬の歯)と呼ばれる飾りが見られる。新橋駅を参考にして建てられた英国風の2階建の建物で、その1階には旅客の待合室や出札口、駅長室、駅事務所などが、2階には鉄道の管理を行った事務部門があった。2階では天井にトラス構造が現しになっており、窓にはコロナル風の鍍窓を備える。館内の廻り階段やその手すりの意匠に

鹿鳴館を思わせる趣があり、豪華なしつらえになっている。駅舎の西側、すぐ近くにあった棧橋に鉄道連絡船が発着。長浜～大津間が鉄道で結ばれるまでの約7年間、就航した。鉄道連絡船が終業し、新駅舎が建てられたことで、旧長浜駅舎は役割を終了。その後、現存する日本最古の駅舎として保存され、昭和33年に日本初の鉄道記念物に指定された。また、平成17(2005)年には滋賀県指定有形文化財にもなっている。現在の長浜駅舎は旧長浜駅舎がモチーフであり、往時を忍ばせている。



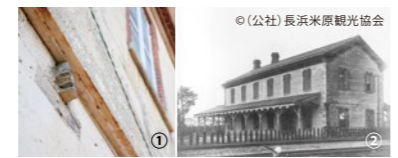
① 建物の四隅は曲谷(まがたに)産の花崗岩を使った算木積み。



② 壁材の石灰コンクリートは、明治初期の限られた期間だけにしか使用例がない。



③ 軒下に施された装飾、ドクトゥース。レンガは幕末から明治期に取り入れられた建築材料の一つ。



④ ① 旅客通路の上にあった庇の名残の木材。② 1927～1928年頃の旧長浜駅舎。



⑤ レンガが積みの煙突。⑥ 右の煙突は1階の一等二等待合室などの暖炉と結ばれている。



用語説明  
【お雇い外国人】明治初期～大正期に、欧米文化を輸入するため政府などが雇った外国人。  
【コロナル風】英国などの植民地で17～18世紀に発達した建築様式。  
滋賀県長浜市北船町1-41  
協力:長浜鉄道スクエア

