

陸蒸気が運んだ 文明開化



日本が近代化に向けて歩みはじめた明治の頃、ここ長浜に陸蒸気の汽笛が鳴り響きました。人々は大きな荷物と未来への希望を抱え、ステーションを行き交います。陸蒸気がプラットホームに到着するたびに、まちには文化開化があふれていきます。陸蒸気が運んだ文明開化の足音がきこえますか。

長浜鉄道博物館

町衆が愛したステーション 旧長浜駅舎

現存最古の駅舎

長浜～敦賀間、鉄道開通の歴史の証言者が旧長浜駅舎です。敦賀線（北陸線）の起点駅として、また長浜～大津間の鉄道連絡船の駅として、1880年（明治13）に着工、1882年（明治15）3月10日の鉄道開通と同時に完成しました。

1889年（明治22）7月、東海道線新橋～神戸間の全通とともに鉄道連絡船が廃止、1903年（明治36）には現在の長浜駅の位置に新しい駅舎が完成して、旧駅舎は20年間にわたる長浜の鉄道の玄関としての、また日本の鉄道交通の要としての役割を終えました。

1958年（昭和33）10月、現存する最古の駅舎として「鉄道記念物」に指定され、明治の鉄道の姿を今に伝える歴史資産として、大切に保存しています。



▲旧長浜駅舎（昭和33年）〔交通博物館所蔵〕



当時の出札出入口▶

鉄道にかけた町衆

当時の日本では、陸蒸気のことを「煙を吐く怪物」として敬遠する風潮がありました。そんな中で長浜町民は政府に対し、「ステーション設置願い」を出し、駅の誘致に熱



▲鹿鳴館調の階段手すり



▲レンガをはめ込んだ窓

心に取り組みます。長浜商人たちは、生糸の外国貿易などで江戸へ頻繁に出入りをしていたが、陸蒸気の走るさまを見て「これからの時代はこれだ!」と鉄道の将来性と有効性を見ぬき、町の発展を期したからにはほかならなかったのでしょう。こうした先見の明により、長浜は鉄道のまちとして大いににぎわいました。

駅舎のあらまし

旧長浜駅舎は、東西24.5m、南北9.7m、木骨構造の石灰コンクリート造り2階建ての建物です。外壁はコンクリート素面仕上げで、壁の厚さは50cmもあります。四隅の角は花崗岩の切石を積み、窓枠と出入口はレンガを使ってあります。1階は駅事務所と待合室、2階は敦賀線の管理を扱った鉄道事務部門がありました。1階、2階ともに暖炉が設けられ、回り階段、彫刻入りの欄干など鹿鳴館調の建築様式で、まちの人々を驚かせた西洋館だったことでしょう。

当時、「駅」という新しい機能をもった公共建築は珍しく、イギリス人技師のホルサムが設計を担当しました。また、ホルサムの監督のもと神戸の稲葉弥助が工事を請け負ったという記録が残っています。



東海道線がまだ全通していない明治15年、

長浜～敦賀間に陸蒸気が走りしました。

日本の鉄道の夜明け

湖北路に陸蒸気の汽笛が響く

「日本海と太平洋を結べ！」

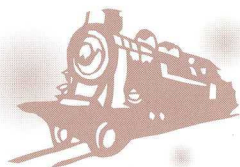
長浜は維新政府が国運をかけた鉄道のまちでした。

維新政府が国運をかけた鉄道建設

長浜の長い歴史の中で、幕末から明治にかけては、まちの一大変革期でした。なかでも1882年(明治15)、日本で7番目に敷設された長浜～敦賀間の鉄道開通(柳ヶ瀬トンネル部分を除く)は、それを大きくうなりました。

1869年(明治2)、政府は維新のあとの不安定な社会情勢の中で鉄道建設を決定しました。イギリスでの世界最初の鉄道開通から遅れること半世紀。産業をおこし、日本が欧米の先進国に負けずに発展していくために、どうしても鉄道が必要でした。そのため政府は、国策の中心となった文明開化を、鉄道建設を軸として推進しようとしたのです。

「幹線は、東西両京を連絡し、枝線は東京より横浜に至り、また琵琶湖周辺より敦賀



に達し、別に一線は京都より神戸に至るべし」と定められました。つまり、東京～京都を結ぶことと、日本海と太平洋を結ぶことが当時の至上課題とされたのです。その一番重要な地点に長浜が位置していました。1872年(明治5)、横浜～新橋間が開通し、神戸～大阪間(1874年・明治7)、大阪～京都間(1877年・明治10)、京都～大津間、手宮～札幌間(共に1880年・明治13)、そして1882年(明治15)に釜石製鉄所専用鉄道に続いて、長浜～柳ヶ瀬間、柳ヶ瀬トンネル西口～金ヶ崎間が開通します。日本の鉄道の夜明け、湖北路に陸蒸気の汽笛が力強く響きました。

大阪～京都間よりも早く測量へ

長浜～敦賀間の測量がはじまったのは1871年(明治4)3月のことです。神戸～大阪間は

建設工事中、大阪～京都間はまだ測量もはじまっていませんでした。イギリス人技師らによる測量の結果、1873年(明治6)に大津～米原～木之本～飯浦～塩津～敦賀のルート(現在の東海道・北陸線とほぼ同じルート)が基本路線になりました。

しかし、国の予算が乏しいため、すぐには着工できません。1879年(明治12)、ルートが長浜～柳ヶ瀬～敦賀(現在の国道365号線に近いルート)

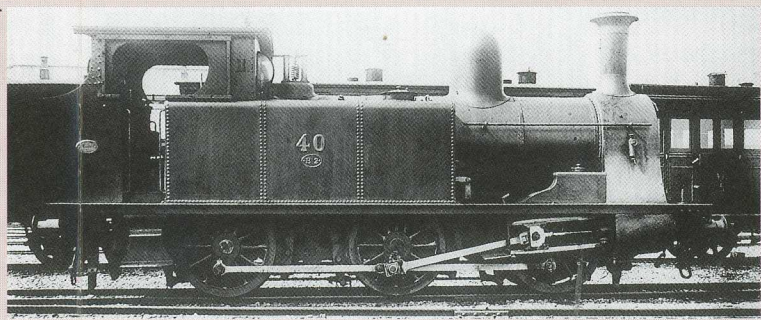
長浜関係鉄道略年表

年(明治)	月	
1869 (2)	11	政府が鉄道建設を決定
1871 (4)	3	長浜～敦賀間の測量を開始
1880 (13)	2	柳ヶ瀬經由に路線決定
	4	長浜～敦賀間着工
1882 (15)	3	柳ヶ瀬トンネル区間を除き開業
		長浜駅舎完成
	4	長浜～関ヶ原路線決定
	5	長浜～大津間に太湖汽船運航開始
	6	長浜～関ヶ原間着工
1883 (16)	5	長浜～関ヶ原間開通
1884 (17)	4	柳ヶ瀬トンネル完成
		長浜～敦賀間全通
1889 (22)	4	長浜～新橋間全通
	7	東海道線新橋～神戸間全通
		長浜～米原間開通
		長浜～深谷間運休休止
		鉄道連絡船終航
1903 (36)	1	長浜駅の新駅舎が現在地に完成 旧駅舎使用中止

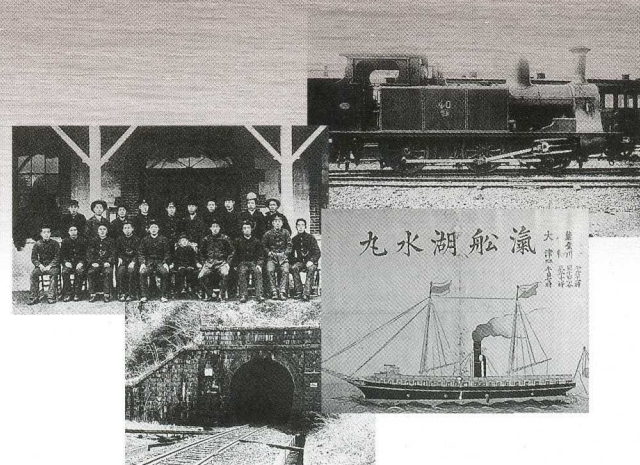
明治16年当時の本州の官営鉄道



● 湖国を走った陸蒸気
勾配線用として1881年明治14にイギリスのキートン社が製造した蒸気機関車でのちの1800形です。
京都～大津間、長浜～敦賀間などで使われました。

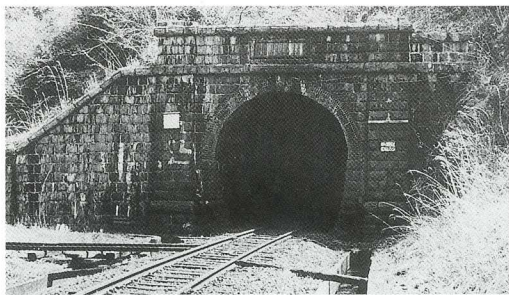


〔交通博物館所蔵〕



湖北に汽笛一声

▼柳ヶ瀬トンネル[交通博物館所蔵]



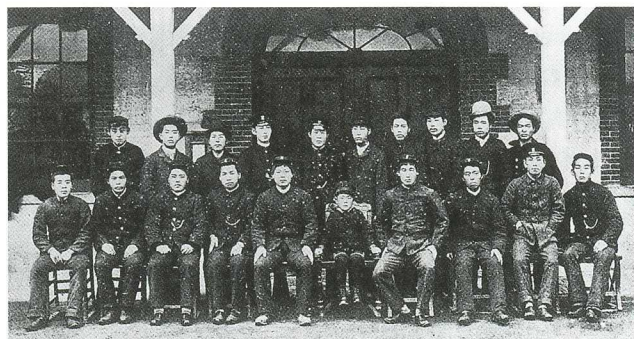
長浜〜敦賀間の鉄道建設は、日本人だけの手による工事となりました。建設資材は、石材を除くほかは木材に至るまですべて京阪神から運ばれ、資材輸送のため、木造外輪蒸気船「長浜丸」がつくられています。

平地部の工事は順調に進み、1882年(明治15)3月10日、工事中の柳ヶ瀬トンネルをはさんで、長浜〜柳ヶ瀬間と柳ヶ瀬トンネル西口〜金ヶ崎間が開通しました。当時わが国

最長だった柳ヶ瀬トンネル(全長1,352m)は2年後に完成して、長浜〜敦賀間は1884年(明治17)4月16日に全通しました。

長浜〜関ヶ原間の工事は、1882年(明治15)6月に着工、1883年(明治16)5月には開通するスピード工事でした。当時の長浜は、まさに鉄道のまち、そして今日に至る北陸線発祥の地だったのです。

1889年(明治22)7月、東海道線新橋〜神戸間の全通で、長浜の鉄道基地としての時代は去りましたが、鉄道は長浜の人々の進取の気性をつちかい、長浜のまちに産業と文化の息吹を伝えてくれました。

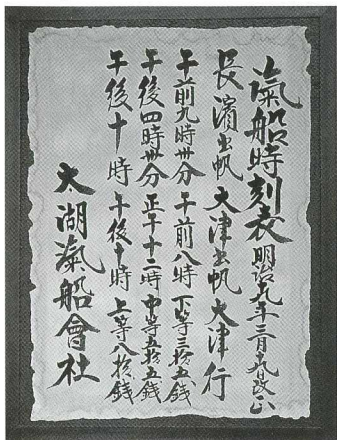


▲長浜駅と駅員(明治25年)[交通博物館所蔵]

わが国初の鉄道連絡船就航

長浜〜大津間は、鉄道連絡船が就航しました。それは鉄道建設費を抑えながら、できるだけ鉄道網を広げたいという方針によるもので、民間の連絡船を就航させて、鉄道ができるまでの代用にしたのです。

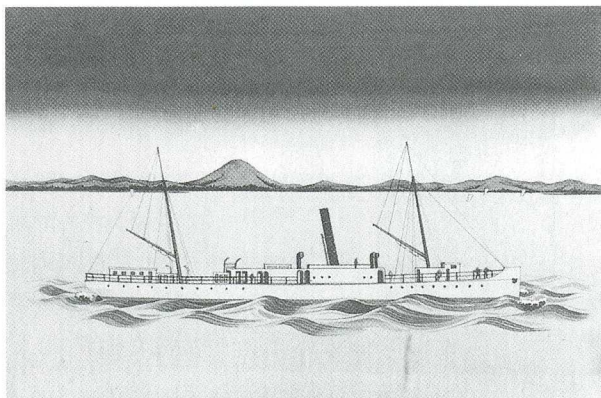
1882年(明治15)5月、太湖汽船会社は鉄道連絡船の運航をはじめました。1883年(明治16)9月に就航した2隻の蒸気船、第一・第二太湖丸は、湖の船としては日本最初の鉄船でした。約500総トン、



▶明治19年当時の時刻表

350人乗りで、14ノット(時速26km)で快走しました。外洋航路の大型船の中にも蒸気機関と帆の両方で走る船が珍しくなかった時代、14ノットというスピードは当時としては大変な高速船といえましょう。

長浜駅舎のすぐ横に設けられた棧橋から発着し、長浜〜大津間をおよそ3時間半で結び、旅客と貨物の運送にあたりました。1889年(明治22)7月に長浜〜大津間が鉄道で結ばれると、鉄道連絡船は廃止されました。わずか7年あまりでしたが、これが日本で初めての鉄道連絡船でした。



▲太湖丸想像図[琵琶湖汽船(株)所蔵]

にぎわう鉄道のまち・長浜

長浜駅は、駅舎の東側に旅客ホーム、西に貨物倉庫が設けられ、その西に連絡船が接岸しました。この地を走った機関車は急勾配線用として特別にイギリスで製造されたもので、そのためけん引力が強く、長浜〜敦賀間と、長浜〜関ヶ原間を走り続けました。陸蒸気の運転は一日2往復、客車と貨車の混結で平均8両編成。客車はマッチ箱といわれた30人乗りでしたが、運びきれないほどの客があつたようです。

長浜〜敦賀間の運賃は40銭。日本酒1・8リットルが5銭の時代ですから、鉄道運賃は相当高いものでした。

また、駅付近には28軒の旅人宿が軒を連ね、運送店は15店、飛脚業は4軒、人力車は72両を数えました。仲仕と呼ばれる荷役作業員も数えきれないほど。陸蒸気を一目見たい、

一度乗りたい、という人たちがたくさんやってきました。カフェー(喫茶店)や料理屋などの商店も急増し、

長浜は鉄道のまちとして活気にあふれました。

ポイントはイギリス生まれの気勇者

「旧長浜駅29号分岐器ポイント部」は、長浜〜関ヶ原間の旧線(深谷線)が廃止になる1899年(明治32)まで、長浜駅構内で重要な分岐器として使われていました。この分岐器のポイントは長浜〜敦賀間の鉄道を建設するときに、当時の鉄道局が部品をイギリスのキャンメル社製のものを入力し、鉄道局の神戸工場で製作されました。枕木取り付け部「KOBÉ 1881 I.G.R. MAKERS」と文字があります。1916年(大正5)からは計重台線(貨車の荷重を計測する線)用ポイントに転用され、およそ80年間、明治・大正・昭和にわたって風雪に耐え、現役として働きつづけてきたのです。1961年(昭和36)に鉄道記念物に指定されています。



今に伝える鉄道の歴史
長浜鉄道文化館



鉄道模型
運転コーナー



◀駅で使われていた時計(米国製)

現存する日本最古の駅舎・旧長浜駅舎を文化財として保存し、長浜の鉄道文化を後世に伝える資料館。平成12年10月14日の「鉄道の日」にオープンしました。

館内の天井は、ヨーロッパのターミナル駅を模し、木造のアーチ作りとなっています。北陸線の起点駅となった長浜駅の鉄道史を紹介し、日本初の鉄道連絡船に関する資料や北陸線を走った鉄道の模型車両などを展示しています。子ども向けのおもちゃや絵本コーナー、現在の長浜駅周辺を模したHOゲージの鉄道模型運転コーナーがあります。

歴史の牽引車廻る
北陸線電化記念館



かつて北陸本線米原―福井間は途中で険しい山地を越えるため、急な坂やトンネルが数多くありました。蒸気機関車の牽く列車では乗客は煙に悩まされ、列車のスピードも輸送力も低く抑えられていました。そこで長いトンネルを新しく掘り、電化、複線化して、輸送力を増すことが計画されました。まず1957(昭和32)年に田村一敦賀間が複



▲D51形793号機蒸気機関車

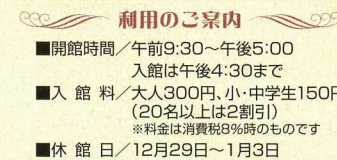
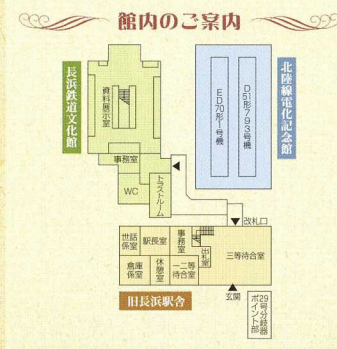
線となり、交流で電化され、さらに1962(昭和37)年に当時日本最長の北陸トンネルが開通して、福井まで電化されました。この記念館はかつて活躍したD51形蒸気機関車と電化後に登場したED70形交流電気機関車を並べて展示しています。



▲日本で唯一現存しているED70形



●JR長浜駅西口から徒歩3分



**びわ湖のパワースポット
竹生島クルーズ**

・3月中旬から12月上旬まで
長浜港出港時間
9:00発 10:15発
11:30発 12:45発
14:00発
・12月中旬から3月上旬まで長浜港出港時間
10:15発 12:45発(お正月期間は別ダイヤになります)
(料金) 大人3,070円 学生2,450円 小1,540円
(料金は消費税8%時の料金となります)
■お問い合わせ先 琵琶湖汽船 長浜支社 0749-62-3390

長浜鉄道スクエア

旧長浜駅舎/長浜鉄道文化館/北陸線電化記念館

〒526-0057 滋賀県長浜市北船町1-41
TEL 0749-63-4091