

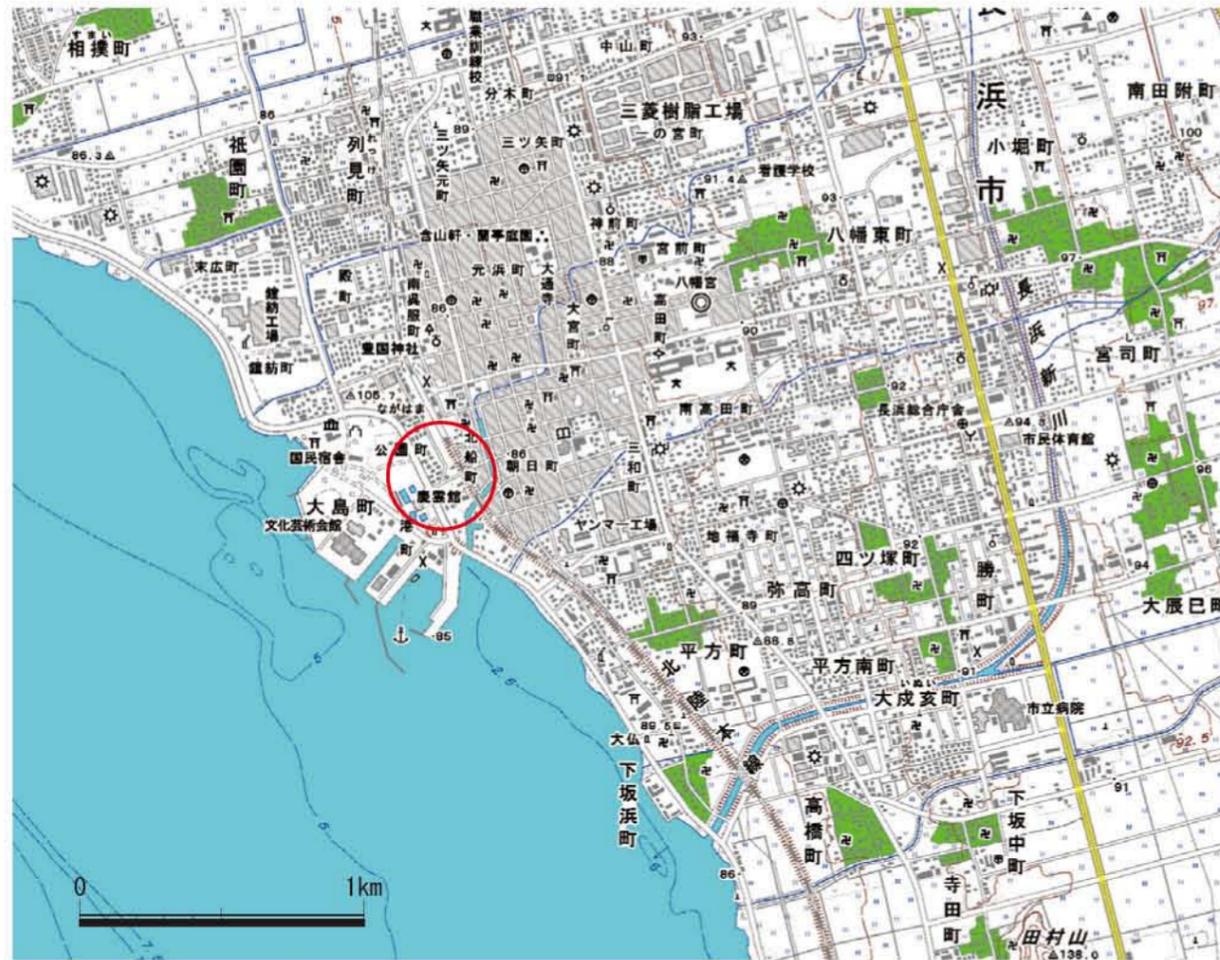
周辺の
みどころ

現在の城は昭和58年に「長浜城歴史博物館」として再興され、歴史的な資料を数多く展示している。

北国街道と、長浜城から東に伸びる大手門通り(美濃谷汲街道)との交差点に建てられた第百三十銀行長浜支店(6年後に明治銀行となる)は壁が黒塗りだったことから「黒壁銀行」の愛称で親しまれた。平成元年(1989)、博物館都市構想に基づいて「黒壁ガラス館・黒壁一号館」となり、それ以降長浜観光の核となっている。



長浜城歴史博物館



鉄道と汽船を結ぶ駅 旧長浜駅舎

長浜市北船町



旧長浜駅舎(県指定有形文化財)

明治15年(1882)、長浜～敦賀間を結ぶ北陸線の始発駅として、長浜～大津を結ぶ連絡線に接続する駅として長浜駅が誕生した。長浜と大津を結んだ鉄道連絡船は、同22年(1889)に湖東線の完成により東海道線が全通したことにもなって、廃止された。

現在みられる旧長浜駅舎は、新橋駅を手本とした英国風のもので、現存する駅舎としては日本最古のものである。施設内は、駅長室や待合室など、当時の面影をそのまま残している。日本で初の鉄道記念物に指定され、昭和58年からは資料館として一般公開されている。

東海道線全通までの暫定的なものであったとはいえ、琵琶湖の湖上交通の潜在能力を今日に伝える水の宝である。



[アクセス]

●JR北陸本線長浜駅下車。徒歩5分。

[もっと詳しく知りたいひとへの案内]
(関連文献/関連施設)

- 長浜鉄道スクエア Tel. 077-568-4811
- 滋賀県文化財保護協会編『びわこの考湖学1』サンライズ出版、平成21年



旧長浜駅舎



現在の長浜駅



旧長浜駅舎待合室



長浜駅29号ポイント

鉄道と汽船を結ぶ駅 旧長浜駅舎

所在地 長浜市北船町

鉄道連絡船と長浜駅

明治2年、新政府は欧米列強に追いつくべく東京～京都間幹線と東京～横浜間、京都～神戸間、琵琶湖～敦賀間の鉄道建設を決定した。その後、明治5年に新橋～横浜間開通、同10年に京都～神戸間が開通し、後の東海道線を中心に工事が進められた。

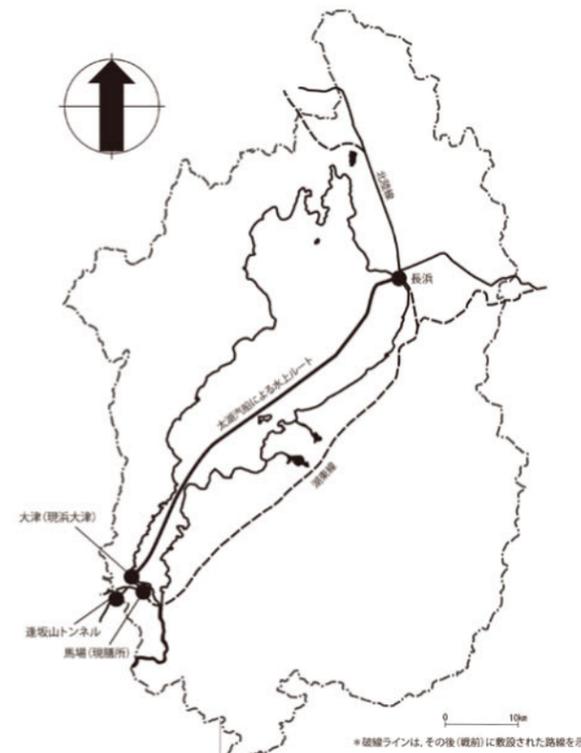
同13年に京都～大津間開通、同15年(1882)には金ヶ崎(現敦賀港)～長浜間が開通した。日本海の敦賀と瀬戸内海の大坂・神戸を結ぶには長浜～大津間の工事が着工されていなかったが、暫定的に琵琶湖上を走る太湖汽船の連絡船により両者の間を結ぶこととなった。

長浜～大津間を約4時間で結び、翌16年には

日本初の鉄道連絡船用の鉄鋼船「第一太湖丸」「第二太湖丸」が完成し、第1太湖丸と第2太湖丸の2隻の汽船が運航を行った。

7年後の同22年、湖東線の完成を以て東海道全通し、琵琶湖の鉄道連絡船は終焉を迎えた。

現存最古の旧長浜駅舎は、東西24.3m、南北9.6mの2階建て木骨構造の石灰コンクリート造り。四隅下層を御影の切石で積み重ね、煙突、出入り口、窓枠にレンガを配している。内装は鹿鳴館調で1・2階に残っている回り階段や欄干彫刻から当時の豪華さをしのぶことが出来る。なお、現在の長浜駅は、旧長浜駅舎をモチーフにつくられており、現代のものではあるもののレトロな雰囲気を漂わせている。



東海道全線開通以前の鉄道網



ED70形1号機交流電気機関車

長浜鉄道スクエアと慶雲館

旧長浜駅舎・長浜鉄道文化館・北陸線電化記念館は隣接しており、3施設を総称して長浜鉄道スクエアと名付けられており、鉄道文化にふれることが出来る。

長浜鉄道文化館は、長浜の鉄道史を紹介するほか、琵琶湖水運に関する資料、北陸線を走った鉄道の模型車両などを展示している。館内上部には日本最長66mの鉄道模型レールが敷かれ、SLや特急などの模型が走っている。

北陸線電化記念館は、北陸線で活躍した歴史



慶雲館庭園



慶雲館盆梅展

的車両「ED70形1号機交流電気機関車」と「D51形793号機蒸気機関車」を展示している。また、交流電化と直流電化の違い、全国の交流電車などについてパネルなどで分かりやすく展示している。

慶雲館は、冬の長浜の風物詩である「長浜盆梅展」の会場として多くの観光客で賑わう。この建物は、明治時代、長浜の豪商・浅見又蔵が、明治天皇行幸に合わせ、私財を投じて建設した長浜の迎賓館である。『慶雲館』という名称は、その荘厳美しい姿から、時の内閣総理大臣・伊藤博文が命名したものである。

また、二代目又蔵は、慶雲館建設25周年を記念して、広大な庭園を造営した。作庭は、近代日本庭園の先覚者と呼ばれ、平安神宮神苑など多くの造園を手がけた、七代目小川治兵衛。琵琶湖を借景とする豪壮な意匠は、治兵衛の代表作の一つであるが、現在は琵琶湖から遠く離れたってしまった。