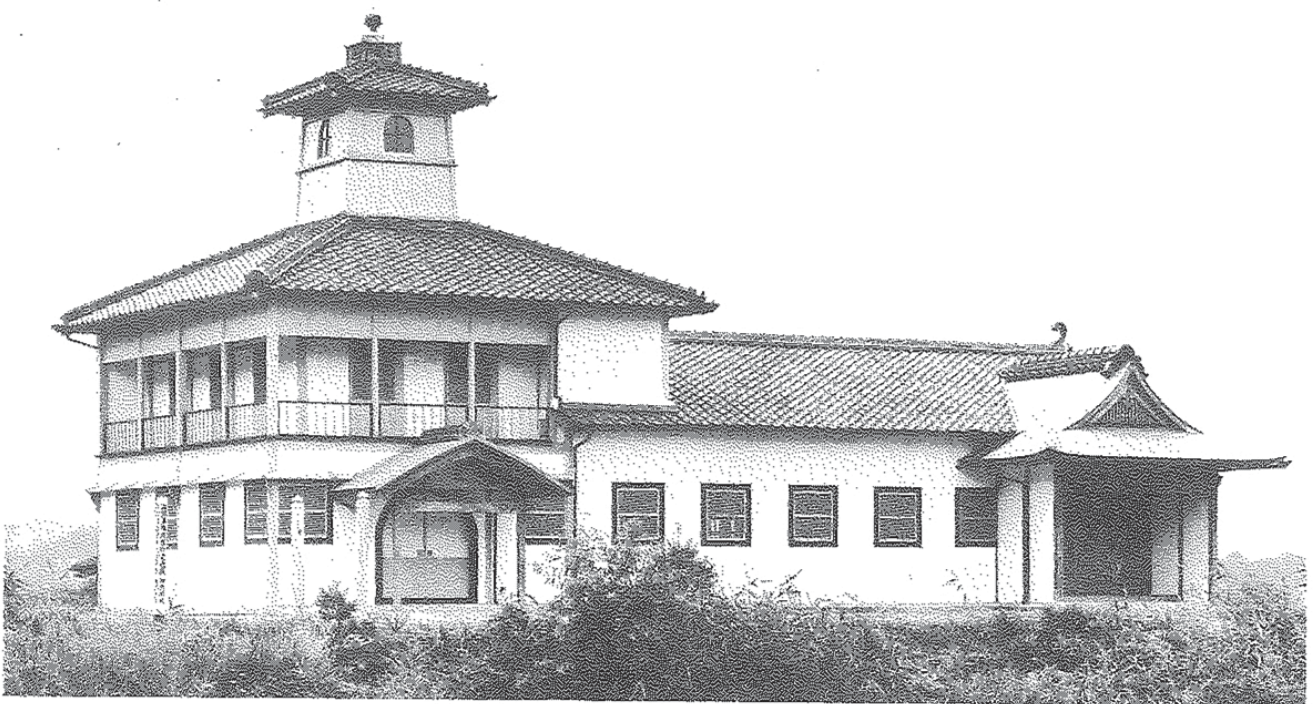


# 近江の明治建築 (初期洋風建築)

## はじめに

明治建築という言葉は今では珍しくなくなりましたが、洋風建築などと言われることでもわかるように、一般には明治年間(1868-1911)に造られた洋風-西洋風・欧米風-の建築をいいます。この明治建築は大正になっても関東大地震(1923)の頃までその様式が続くので、その頃までを含めていう事が多いのです。しかも明治・大正年間でも和風の社寺・住宅などは最も多く建てられました。明治建築という場合は欧米の式を真似たもの、すなわち洋風建築を意味し、この期間の和風建築は含めません。言うまでもなく、幕末に国が開かれて欧米人が来日し、日本人はそれまでと全く違った文化圏の多くの文物に接しました。それで明治政府は世界の情勢に遅れま

いと社会百般欧米を手本とし、これを真似することに懸命でした。政治・経済・交通・教育などすべて洋風を真似ることが最高だと考えました。建築もその例外ではありません。明治6年(1873)頃には東京に大蔵省・内務省などの役所の建築がいち早く造られました。また教育方面ではそれまでの寺小屋の坐式教育だったのを、洋風の椅子・机式の家具を使った洋風の教育法に変わり、交通方面でもそれまでは馬か飛脚によるものであったのを、来日したイギリス人などによって鉄道をしくことを学び、日本で初めて汽車が走るようになりました。こうした洋風式へと移っていく傾向は東京を中心に、全国に広がっていきました。そこでここでは近江(滋賀県)における現在残っている明治建築を中心に見ていく



安土の近江風土記の丘にある 旧柳原学校校舎

ことにしましょう。

### 旧柳原学校校舎

いま県内には各地に洋風建築が残っていますが、安土の近江風土記の丘には明治初期の学校や警察署が移築、復原整備をして保存されていますので、先ずその学校から見ましょう。この学校建築はもと滋賀県高島郡新旭町太田にあった柳原学校のもので、太田神社境内にあった時は随分ひどく荒れていましたが、昭和34年2月に滋賀県有形文化財に指定されました。現地への移築工事は44年10月着手し、45年3月完成しました。建築の規模は正面（長手の方）が24.968m、側面が12.268m、木造の二階建（一部平屋）ですが、一方にはその上に正方形平面の塔屋を付けていますから、このところでは三階になっています。この建築ができたのは明治9年(1876)で、当時はこの辺では最も目新しい、ハイカラな学校だったことでしょう。その頃の大工さんはなんとか西洋風の最新式建築を建てたかったが、どうしたらよいかわからなかったのでしょう。それで大都会などへ見学に行ったりして勉強しました。この建築の大工さん（棟梁）は清水吉平といい、彼はたぶん京都などへ行き、京都でも盛んだった塔のある校舎を見て、それを手本にして建てたものと思われま。清水吉平氏は洋風学校を新築するので大分得意だったらしく、「棟梁」などと言わず、「工人、営繕司」（「榮膳司」と文字はまちがえていますが）と書き残しています。

この校舎は一階が最大で、最大の室が板張りの教室（明治の頃は「教場」といいました）や雨天体操場、続いて小さい室が並び、畳を敷いてあり、便所もあって宿直の人も泊まれるようになっていました。二階は畳敷の部屋が並び、二方にベランダ（縁側）があって、一階の窓と同じく洋風の建具（錠戸）を入れています。ベランダには洋風を取入れた手摺を付けています。二階は応接その他に使ったかもしれませ。三階は小さい室ですが、ほかの

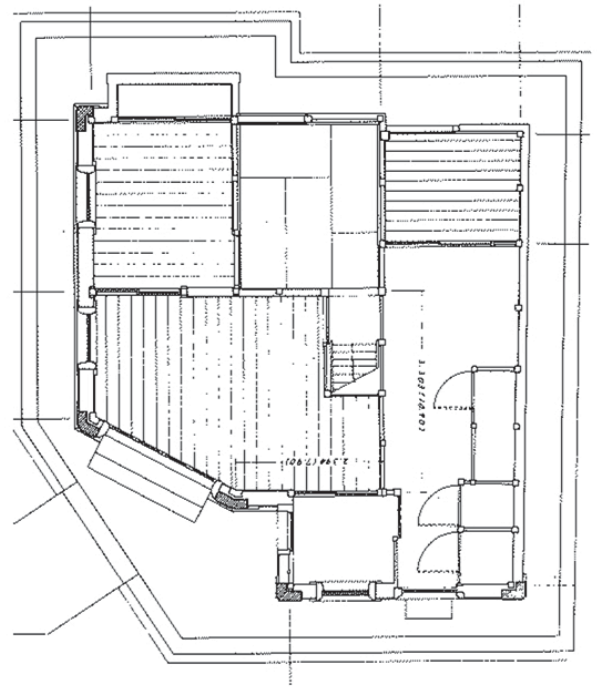
小学校などと同じく時報や警報用としたらしく、鐘や京都製の太鼓が吊されています。このように、この学校はおそらく清水吉平氏が京都あたりの洋風学校を見てきて間取りや立面（立上り姿）、それに細部にもできる限り、わかる限りの洋風を採用し、機能上も洋式学校教育（それまでは寺小屋でした）の場として適当なように苦心の設計、施工したものでしょう。竣工当時、茅葺の民家がほとんどだったところに二階の上に塔屋まである学校が聳えたったことは、いわゆる文明開化を眼で見るものとして人々の注意を大きく集めたことでしょう。

### 旧八幡東小学校の本館

滋賀県内にはもうひとつ、同じころの学校建築が残っています。それは近江八幡市・八幡神社前の旧八幡東小学校の本館です。これは明治10年(1877)に新築されました。柳原学校が西江州にあって、文明開化を進める上で東江州の旧八幡東小学校より不利であったためか、旧八幡東小学校のほうが意匠の上でもすぐれています。これは木造二階建の大建築で前方に両翼（出たところ）をつけています。しかし、以前に蒲生郡役所・八幡町役場、さらに電報電話局の庁舎に使われていたので、一階内部などは随分改造されています。木造でも柱などを塗込めた、大壁造で、白壁の間に窓を開き、当時の「洋風になぞらえた」（擬洋風）の行き方をよく現しています。明治初年にできた大蔵省、内務省などもみなこのような姿でした。これを建てた棟梁は八幡在住の高木氏でした。しかし二階正面にS型曲線をもつ唐破風を付けているのは明治初年の洋風建築に多く、ここのもその一例です。二階の手摺なども従来の和風から何とかして「洋風らしく」造った苦心のあとが見られます。

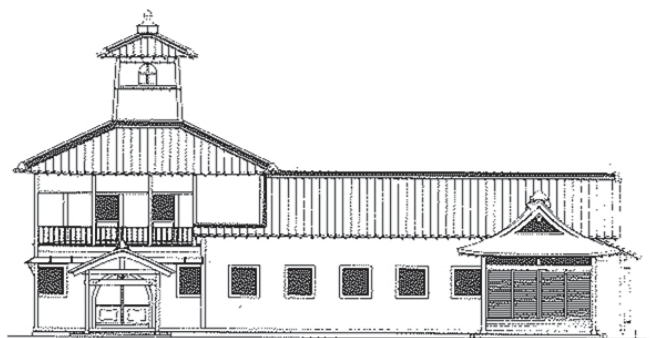
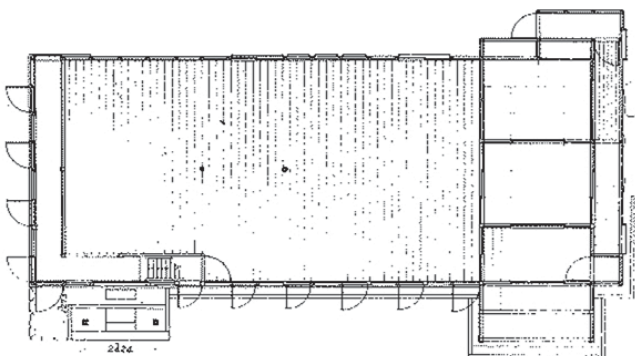
二階内部は階段室のほか3室あり、以前は全部畳敷でした。窓の構造などを内部から見ても洋風にしたいという苦心や創意が見られます。この建築も何とか保存したいものです。





旧安土巡査駐在所  
移築後の全景(左上)  
二階内部(左下)

階下平面図(右上)と正立面図(右下)  
(滋賀県教育委員会発行 報告書より)



旧柳原学校の一階平面図と正立面図 (滋賀県教育委員会発行 報告書より)





正面全景



国鉄長浜旧駅舎

階上階段まわり



階上小屋組と煙突



## 旧安土巡査駐在所

次に風土記の丘に移された警察を見ましょう。この建築はもと蒲生郡安土町常楽寺にあったもので、常楽寺交番所でした。木造、大壁造り（柱などを塗込んで大壁に見せた造り方、一般に洋式と言われるが、日本古来の城郭建築も大壁造りである。）の小規模（桁行6.1m、梁間3.8mほど）な二階建です。できたのは明治18年(1885)で、安土町の大源工務店・水原正二郎氏の設計施工といいますが明らかではありません。

この交番所（巡査駐在所）も小さいながら、明治前期の遺構が少ない今となつては、貴重な建築です。よく似たものが兵庫県三木市に三木警察署（のち図書館となる）がありましたが、数年前に取壊たれて今はありません。まず外観を見ましょう。移築修理されて大きく白い壁面が目立ちますが、これが洋風の一特色です。また隅のところは交互に出入りして石を積んでいます。これも洋風の大きな特色です。この隅の石積はコイン(Quoin)といい、初期の擬洋風建築では壁土で硬く仕上げ、石を積んだように見せたのが多いのですが、ここでは本当の石を積んでいるのに注意すべきです。次に開口部すなわち窓・出入口を見ましょう。窓には両開きと上げ下げ窓の両方が使われていますが、ガラス入りで、当時は珍しく、「ギヤマン」とか「ビードロ」などと言われたものでした。出入口の戸も在来日本式とは違っています。正面入口(玄関)は斜向きですが円い曲線をもった屋根を架けて洋風らしさを現し、二階の三角の壁面には警察の紋章を大きく出しています。このように、外観も当時の一般日本建築と違った洋風表現をもっていて、しかもこれが安土という中央から離れた村に建てられたことにも注意すべきです。

内部も外まわりに応じて在来の家と違ったところが多く、入口を入ったところの広間やその奥にある部屋は板張りの床で、警察事務を扱うのに便利なようにできています。しか

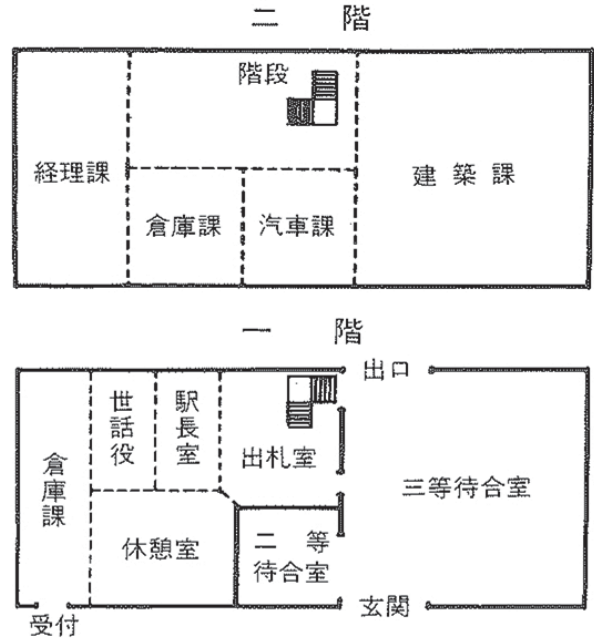
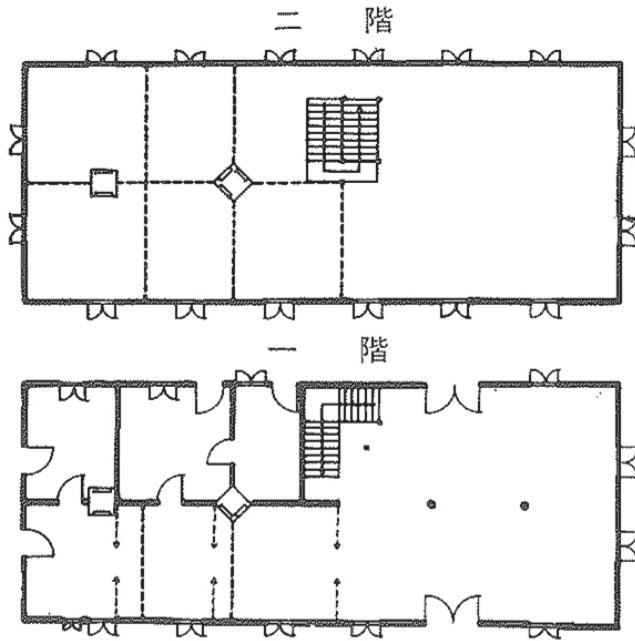
し台所まわりや宿直のための寝室は在来の方が用いられています。二階はふたつの部屋があり、畳敷で、窓は洋風ですが、床の間や欄間があり、建具も襖で日本式ですが、これは初期洋風建築には大小にかかわらず多く見られたものでした。

以上のように、この警察(交番所)は西洋式警察業務が行えると共に外観もそれに合うように設計・意匠し、内部は日本人の生活様式を壊さないよう在来様式も用いた、昔の言い方をすれば「和洋折衷」式の建築の貴い遺構です。

## 国鉄長浜駅旧駅舎

明治以来交通関係も近代的となつて、鉄道が各地に敷かれるようになり、まず東京・新橋から汽車が走ったのは鉄道唱歌でもおなじみです。しかし一世紀を超えたいま、当初の駅舎などはほとんど改築され、残っていません。そうしたなかで、現存最古の駅舎が県内に残っています。長浜駅旧駅舎(本屋)がそれで、昭和33年10月14日に第1回鉄道記念物として指定されたものです。国鉄(旧称鉄道省)では明治15年(1882)3月に長浜より柳ヶ瀬隧道(トンネル)東口までその他が開通しましたが、長浜はその始発駅でその駅舎がソックリ残っているのです。そして旧東海道線では長浜一大津間は琵琶湖上を船で連絡してしたので、旧大津駅と長浜駅とは重要な連絡駅でしたが、旧大津駅はすでにこわされて姿なく、長浜駅を見るだけです。

この長浜旧駅舎は細長い二階建の建築で、東西23.90m、南北9.19mの規模をもっています。この駅舎も当時最も新しい構造・材料・意匠で建てられています。第一にレンガのほか、コンクリートを使っていること。ただし鉄筋を入れない「無筋コンクリート」とでも言うべきもので、その黄茶色の壁体は蒼然とした古色をもっています。窓まわりは煉瓦、隅は石材を用い、日本の木造とは全く違った新様式です。ただ当初以来、内外とも改造や変更が大きいので、当初のままの姿ではありません。



国鉄旧長浜駅々舎平面 左：現状 右：昔の部屋割（『鉄道温古資料』昭和7.10.による）

外観で最も大きい違いは階下のまわりに廊下のような下屋が付いていたのが取去られているのが取付け痕からわかり、もとは初代の京都駅や大阪駅と同類の形でした。いまの形では雨の日など差当り乗降客が困るでしょう。でもこの駅舎が当時の社会で生きていたとき、多くの旅客が往来し、新しい駅舎の影を琵琶湖に映すところで大津への連絡船に乗換えていた情景を想像するのも楽しいことです。

内部も随分改造変更されていますが、もとは多くの部屋に仕切られていました。それは最近の修理前までの原状でよくわかりました。当初は階下に二等・三等待合室・出札室・休憩室・駅長室・世話役室・倉庫課の各室、階上には建築課・汽車課・倉庫課・経理課の各室がありました（『鉄道温古資料』昭和7.10.による）。階段の片方に二個所の煙突が上下とも突抜けていて、緩炉があり、その耐火煉瓦は英国製で次の刻銘があります。

RUFFORD SUPERIOR  
STOUR BRIDGE または FIRE BRICKS

階上へ上がる階段も折れ曲がった洋式のもので、その手摺の意匠が日本離れした美しいもので、全体計画もそうですが、この手摺も外国人の設計でしょう。階上はいま一室

となっていますが、もとは煙突で各室に分かれていました。天井は張ってありませんが、そのために屋根を支える構造（小屋組）がよくわかります。すなわち在来の土蔵や民家の台所のような木組み（和小屋）でなく、角材を合理的に組んだ洋小屋で、ここのは真東小屋組という型です。ところがこの組み方を見ればわかるように、現在行われている木造洋小屋組と全く変わりません。洋小屋組は明治初年から行われ、鹿児島尚古集成館や群馬県富岡製糸工場などに古いものが見られますが、長浜のはこれ等よりずっと進歩して現在のと変わらないものが使われているのです。

この新築当時は最新、最先端を行く駅舎もさして誰が設計監督、そして施工したのかという点になると、わからない事ばかりです。一説には鉄道首長 Shepherd Charles といいますが、彼は明治8年に没しているので関係したと言えません。『日本鉄道史』（鉄道省編大正10.8.）によれば建築師長 T.R. Shervinton その他の建築師の名が見えるので、これ等の人の間で設計監督がなされたのかもしれませんが。県内にはまだ注意すべき洋風建築が残っていますが、今回はこれで終わりとします。

（近藤 豊氏提供）