

(資料1)

旧大野銀行(大野宿鳳来館)本館、土蔵

(きゅうおおのぎんこう(おおのしゅくほうらいかん)ほんかん、どぞう)

員数：2件

所在地：新城市大野字上野17-2

所有者：株式会社スエヒロ産業

1 登録理由

本館

JR三河大野駅の駅前通りに面する角地に建つ。東西17m南北9.7mの鉄筋コンクリート造2階建て、交差点に面する出入口の東南隅を曲線状に造る。地域のランドマーク的な存在である。
(登録基準：国土の歴史的景観に寄与しているもの)

土蔵

本館の西側に位置する。桁行7.3m梁間3.6mで、切妻造平入棧瓦葺とする2階建ての土蔵。1階は下見板張、2階は白漆喰仕上げとする。地域の発展を支えた銀行の附属施設。
(登録基準：国土の歴史的景観に寄与しているもの)

2 概要

旧大野銀行(大野宿鳳来館)本館、土蔵

本館：鉄筋コンクリート造2階建て、瓦葺、建築面積168㎡

建設年代 大正14年(1925)

土蔵：土蔵造2階建て、瓦葺、建築面積30㎡

建設年代 明治中期

旧大野銀行(大野宿鳳来館)本館、土蔵の所在する新城市大野は、秋葉山と鳳来寺山を結ぶ街道と、豊橋から飯田へ至る、後に別所街道とよばれる街道とが交差する交通の要所である。特に、製材業や養蚕業を中心に栄え、地元実業家らの出資により、明治29年(1896)東三河最初の民間銀行を設立させた。これが大野銀行であり、本店に続いて、新城、豊橋、田原、豊川、牛久保、国府に支店を広げ、大正時代には赤羽根銀行を買収して、東三河全域を営業圏内とした。

大野銀行は、元郵便局があった場所に洋風木造2階建てを建て本店としていたが、大正14年(1925)鉄筋コンクリート造で建て替えた。棟札から設計・施工は志水正太郎(志水建築業務店)であり、国の登録文化財である岡崎信用金庫資料館(大正6年(1917))、名古屋陶磁器会館(昭和7年(1932))など多くの近代建築を手がけている。

本館は、鉄筋コンクリート造2階建てで、建物東南には紋章を付けた玄関ポーチを設け、隅を曲線状に造っている。外装は、石積風の人造石洗い出し仕上げとしている。内部は、木製梁が2階床を支え、木造小屋組が寄棟屋根を支えている。1階内部は、カウンターによって客溜と執務室と区画し、古典様式の円柱が空間に緊張感を与えている。また、2階には、壁の漆喰と天井には見事な仕上げが施されている。

土蔵は、本館の西側に建つ。銀行の重要書類等を保管する土蔵と考えられる。土蔵造2階建て、切妻造平入棧瓦葺で、初代本店社屋と同時に建築されたと考えられる。1階は下見板張、2階は白漆喰仕上げ、2階の窓に木製庇を付けている。



旧大野銀行（大野宿鳳来館）本館外観



旧大野銀行（大野宿鳳来館）本館1階内部



旧大野銀行（大野宿鳳来館）本館2階内部



旧大野銀行（大野宿鳳来館）土蔵外観



旧大野銀行（大野宿鳳来館）土蔵内部

(資料2)

旧国鉄武豊港駅転車台(きゅうこくてつたけとよこうえきてんしゃだい)

員数：1件

所在地：知多郡武豊町字道仙田9-8

所有者：武豊町

1 登録理由

衣浦湾に面する旧武豊港駅構内に残る貨物用の転車台。長さ7.3mの上路式のプレートガーダー2基を各中央部で直交させ、中心の半球形支承と桁両端の車輪で受ける。全国的にも残存例の少ない直角2線式転車台。(登録基準：再現することが容易でないもの)

注1 プレートガーダー：一般にI形断面の鉄骨組立ばりで、ウェブ全体に鋼板が用いられている。

注2 支承：橋梁において、上部構造(主桁・主構)と下部構造(橋台や橋脚)の間に設置する部材のこと。

2 概要

旧国鉄武豊港駅転車台

鉄製直角2線式転車台、直径7.5m

建築年代 昭和2年(1927)、平成14年(2002)改修

旧国鉄武豊港駅転車台は、当駅隣接地で操業していた旧ライジングサン石油(後のシェル石油)の油槽所^{ゆそう}へ貨車を出入させるための転車台である。

転車台は、平成11年(1999)年8月、武豊町立武豊小学校の5年生児童が「総合的な学習の時間」の授業の課題で、町の史跡を調べる歴史探訪に出かけた際に発見した遺構である。同年12月、小学生は学習の総仕上げとして、町長から町の歴史について話を聞いた際に保存を要望、これを契機に復元、保存の検討が始まった。転車台は、風雨にさらされ、傷みも激しかったが、小学生の声が町長に届き、平成13~14年度(2001~02)に、覆屋をかけるなど保存修理等が行われ、現在に至っている。

転車台のあった武豊線は、明治19年(1886)、旧武豊港の棧橋から熱田までの間に敷かれた愛知県下の最初の鉄道である。旧武豊港駅があった場所には開通100周年を記念した「武豊停車場跡地」の記念碑が建っている。武豊線敷設の目的は、武豊港が、高崎~大垣間(中山道線)の鉄道建設に伴う資材陸揚げの最適地であり、その後、東海道線の建設に変更され、資材運搬に使用された。また、開業時から客車の運行も行われている。開業当初から木造の転車台が架設されているが、その後の消息は定かでない。なお、この転車台は昭和2年(1927)に設置されたものである。

転車台は、2組の桁を直角に組み、桁上に軌条を敷設した上路型の直角2線式で、桁長は、7.5mである。規模は、石油製品輸送用20t積み3軸タンク車に合わせたと考えられている。橋桁の中央下部には、橋桁を支える軸受があり、先端下部には、8個の車輪がついている。車輪は、橋桁を支えながらコンクリート基礎に枕木で固定された円形レール上を回転するようになっている。そして、資材を運搬する貨車を転車台に載せ、手動で110度方向転換させた。この角度は、敷設されていたレールの角度によるものである。また、1線式ではなく2線式にしていたのは、貨車を何台も連続的に方向転換させるのに効率がよいと考えられている。この直角2線式転車台は、全国的に残存例の少ない貴重な存在であり、鉄道技術の歴史を実証的に物語る貴重な遺産である。



旧国鉄武豊港駅転車台全景



旧国鉄武豊港駅転車台細部

(資料3)

登録有形文化財(建造物)の制度について

従来の文化財指定制度(国の指定)を補完する新しい保護手法として、平成8年10月の文化財保護法改正により導入された文化財保護制度。

特に優れた建造物を厳選して国宝・重要文化財に指定する制度とは異なり、外観を残せば内部の改修が自由に行えるなど、文化財建造物を活用しながら保存するという、欧米型の保護制度である。

登録の対象となるものは、建築後50年を経過した建造物で、かつ次のいずれかの基準に該当するものである。

- 1 国土の歴史的景観に寄与しているもの
- 2 造形の規範となっているもの
- 3 再現することが容易でないもの

また、建造物とは、具体的には住宅・工場・社寺・事務所等の建築物、橋梁・ダム・トンネル・堤防・水門等の土木構造物や煙突・塀などの工作物が該当する。

登録文化財の登録状況

(1) 本県について

現在登録済みの物件は310件

今回の登録で合計313件となる。

(2) 全国について

登録文化財件数の累計は、今回の答申件数158件を加えて、7,408件となる。