

県指定有形文化財  
建造物の部

**旧長浜駅本屋** (きゅうながはまえきほんや)

名称	員数	構造形式	所有者	所有者の住所	所在地
きゅうなが はまえきほ んや 旧長浜 駅本屋	1棟	無筋コンクリート造、 建築面積 234.0m <sup>2</sup> 、 2階建、切妻造、棧瓦葺 附・旧長浜駅 29号分岐器 ポイント部 1組 レール、長 5.5m、 鋼鉄製、ポイント、 鋼鉄製	西日本 旅客鉄 道株式 会社	大阪市 北区芝 田二丁 目4番 24号	長浜市 北船町 1番 41 号

時代: 明治 15 年 (1882 年)



**説明:**

明治 2 年 (1869) に、日本に鉄道が導入されることとなり、政府は鉄道建設にあたり、東京から関ヶ原を経て、日本海に抜けるルート、そして

琵琶湖の連絡船を利用して大津に至る要の地として長浜を位置付けた。明治 4 年には長浜～敦賀間の測量が開始されている。

長浜駅の本屋は、明治 15 年 (1882) 11 月、長浜～敦賀間の鉄道の部分開通にともない、連絡駅を中心建物として、井上勝鉄道局長自ら指揮し、英人技師監督のもと神戸の稲葉弥助の施工により建築された。建設当初は琵琶湖岸に接し、駅の西側からは大津と結ぶ連絡船が就航し、連絡駅として賑わった。明治 22 年に東海道本線東京・神戸間全線が開通し、北陸本線の起点も米原駅に移されてからは分岐点としての機能を失い、さらに明治 35 年には北よりの

現在地に長浜駅が移動したことにより、本屋は、その機能を失い用途が転用されていたが、昭和 33 年に旧国鉄が鉄道記念物に指定し、同 37 年に修理と補強工事が行われ、同 58 年から鉄道資料館として一般に公開している。

建物は、桁行(けたゆき)(正面)が 24.3m、梁間(はりま)(側面)が 9.6m の二階建て、屋根は切妻(きりづま)造(づくり)、棧瓦葺(さんがわらぶき)で、壁体は無筋コンクリート造、小屋組はキングポストトラス、外壁の四隅には花崗岩を積んでいる。玄関は半楕円形アーチに煉瓦を積み、窓の上部は緩やかにカーブしたアーチとともに頂部はキーストンははめている。内部には暖炉を設け、階段の手摺りなどは当時の日本人の水準を超えた意匠となっている。

一階は建物の東半分が三等待合室とし、西半分は更に南北に分け中央で前後に仕切り、出札室、二等待合室、駅長室など八室からなる。二階は、現在、間仕切が取り払われ一室で展示室になっているが、当初は汽車課、経理課など事務室として使用されていた。

本屋前に設置されている附指定の旧 29 号分岐器ポイントは、明治 15 年から長浜駅構内の重要な分岐器として使用されたが、明治 22 年、関ヶ原・米原間に路線が変更されて、長浜駅構内の多くの設備は、米原駅に移設されたが、このポイントは長浜駅構内に残り、大正 5 年からは同駅上り二番線軽量台ポイントとして昭和 36 年 3 月まで使用されたもので、国内に現存する最も古いポイントである。昭和 36 年、旧国鉄の鉄道記念物に指定されている。

旧長浜駅本屋は、総二階建ての無筋コンクリート造で、内外とも洋風のデザインで統一され、一・二階とも周囲に煉瓦を廻した窓が整然と配置された外観を呈する駅舎建築で、意匠的、技術的にも優れている。また、明治時代初期の我が国の鉄道の導入にともなう近代化の遺産で、現存する国内最古の駅舎建築として、また、外国人技術者が関わった洋風建築導入期の建築として、さらに近代交通史の面からも極めて重要な遺構である。